

中国经济文库
理论经济学精品系列（二）

通道经济

区域经济发展的新兴模式

Channel Economy

杨　鹏◎著

这是一个通道的时代
一种区域经济发展的新兴模式
一个跨领域、跨学科的实践探索



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE



中国经济文库

理论经济学精品系列（二）

通道经济

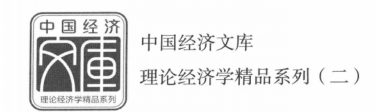
区域经济发展的新兴模式

Channel Economy

上架建议：区域经济


ISBN 978-7-5136-1178-7
9 787513 611787

定价：58.00元



通道经济

区域经济发展的新兴模式

Channel Economy

广西社会科学院出版基金资助

杨　鹏◎著



北　京

图书在版编目（CIP）数据

通道经济：区域经济发展的新兴模式/杨鹏著.
北京：中国经济出版社，2012.10
ISBN 978-7-5136-1178-7
Ⅰ.①通… Ⅱ.①杨… Ⅲ.①区域经济—研究 Ⅳ.①F061.5
中国版本图书馆CIP数据核字（2011）第217433号

责任编辑 金 珠
责任审读 贺 静
责任印制 张江虹
封面设计 华子图文

出版发行 中国经济出版社
印 刷 者 三河市佳星印装有限公司
经 销 者 各地新华书店
开　　本 710mm×1000mm 1/16
印　　张 18
字　　数 280千字
版　　次 2012年10月第1版
印　　次 2012年10月第1次
书　　号 ISBN 978-7-5136-1178-7/F·9090
定　　价 58.00元

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街3号 邮编 100037
本版图书如存在印装质量问题，请与本社发行中心联系调换（联系电话：010-68319116）

这是一个通道的时代

通道经济（Corridor Economy）是区域经济发展领域的一种新兴模式，也是一个跨领域、跨学科的研究领域。开展通道经济的研究具有较多的探索性和研究难点。一是先验性研究较少。近年来，有关通道经济的研究逐步增多，通道经济的基本轮廓正在不断清晰，通道经济的发展理念和发展思路也在被学术界逐步理清，但总体而言，系统性、深入性的研究尚未形成，可供参考的学术成果仍然较少。二是通道经济正在被中西部地区尤其是广西这样的沿边、沿海、沿江、沿发达地区的省区所积极推进，但这些发展实践依然属于一种相对表层的通道经济发展模式，更多的是偏重于一般通道经济要素。制度和技术等通道要素在通道经济发展中的地位仍待提升，通道经济尚未成为欠发达地区实现全面开放开发的先导性理论。

从根本而言，通道经济的产生与形成是世界经济全球化和区域经济一体化背景下的必然。通道经济始于广西，相信也将勃兴于广西。事实上，这本书的形成除了自身的思考和努力之外，更多地来自于与学术同仁的相互碰撞、相互激发。

《通道经济》的撰写仅仅是通道经济研究的一个开启，其更为重要的意义是对有关通道经济发展思路和观点理念的探索。本书包括八个章节。第一章是跨越历史的通道，从通道及通道经济的发展角度对陆上丝绸之路、海上丝绸之路、京杭大运河、茶马古道等进行了历史性的溯源；第二章是通道经济理论溯源，包括区域发展的基本理论、非均衡增长理论、区域经济开发模式和区域梯度与要素流动；第三章是通道经济的基本理论，包括通道经济的基本内涵和定义，通道经济的类型划分及演化发展；第四章是通道经济的形成机理，包括通道经济与区域经济，通道经济的基本载体、发展载体、基本动力和内生动力等；第五章是通道经济的典型研究，

包括建立在城市基础上的通道经济、通道经济的典型分析（口岸通道）、通道及通道经济的模型分析；第六章是通道经济的案例研究，以南宁—广州经济走廊为例进行分析；第七章是突破资源的囹圄，重点研究从资源经济向通道经济的转变；第八章是通道经济从局部走向共同繁荣的途径，包括培育通道经济增长极、完善交通通道、建立制度通道等内容。

这是一个通道的时代，但也是一个浮躁的时代。身为一个入生凡世的人，自己也往往难以免俗，常常为了所谓的成就、所谓的业绩，而碌碌作为，缺少了思想的闪光。《通道经济》的撰写或多或少弥补了些许遗憾，但这本书还远未达到最初的设想和最终的愿景。

《通道经济》的撰写最早来自于2007年作者主持广西社会科学院院级重点课题《广西多区域经济合作的思路、战略重点与对策》以及与综合开发研究院西南分院院长侯振宇先生的共同探讨。2008年作者在主持完成国家社科基金青年项目《泛北部湾发展战略问题研究》（07CJL2032）时已对通道经济进行了比较深入的理论分析。

非常感谢广西社会科学院诸位领导和专家学者对我的始终关怀和长期支持。应当说《通道经济》的形成亦是我对他们的一份回报，至少是在学术成果上。

同时，此书的完成还要感谢尚毛毛、陈禹静、陈秋月、冯丽芳等人的鼎力协助，他们于后期做了大量审稿校正工作，对于提升完善本书也提出了不少有价值的建议。同时，还要感谢中国经济出版社的金珠编辑，是她的信任与支持，才让我有较多的时间来修改和完善这本书！

时值《通道经济》付梓之际，作者有幸适时欣赏了两部影片。一部是由中国中央电视台拍摄的《舌尖上的中国》，这是一部当下被网络、被国人所极力推崇的精美影片，让世人进一步了解到中国作为一个大国的“大食”文化。

同期，作者看到了一部由美国木兰花影业（Magnolia Pictures）等联合摄制的《寿司之神》，这是一部由大卫·贾柏执导的关于全球最年长的三星大厨小野二郎的纪录片，让人看到在美味寿司背后，小野二郎所付出的毕生心力以及绝不妥协的信念和态度。抛开历史情结，带给作者更多感触

的是后者，人、“神”之间的差别正是在于用坚韧之精神把世间看似简单的事物做到极致。

囿于时间、精力和个人水平，书中的不足和错漏之处实难避免，恳请各位专家和读者批评指正。

杨 鹏

2012 年 8 月

目 录

CONTENTS

第一章 跨越历史的通道

第二章 通道经济理论溯源

第三章 通道经济的基本理论

第四章 通道经济的形成机理

第五章 通道经济的典型研究

第六章 通道经济的案例研究：南广经济走廊

第七章 突破资源的囹圄：从资源经济到通道经济

第八章 通道经济：从局部发展走向共同繁荣

第一章 中经管理 CHAPTER 1

跨越历史的通道

历史上，东西方的文明通过陆上丝绸之路、海上丝绸之路的"通道"而贯通联系，在两种文明交融的同时，有力地推进了贸易的往来。中国是这些"通道"的开辟者与推进者，是"通道经济"的历史践行者和推进者，而在中国内部，京杭大运河的开辟和茶马古道的存在则进一步印证了"通道"的现实价值与战略意义。

第一节 陆上丝绸之路

丝绸之路是历史上横贯欧亚大陆的贸易交通通道，是历史上形成最早、规模最大的国际贸易主干道，开辟了人类社会平等互惠交易的先河。中国是丝绸的故乡，在经由这条陆上通道进行的贸易中，中国输出的商品以丝绸最具代表性。19 世纪六七十年代，德国地理学家费迪南·冯·李希霍芬（Ferdinand von Richthofen，1833 ~ 1905 年）对这条中西方的贸易通道进行了研究，不但绘制了《中国地图集》，而且完成了 5 卷本巨著《中国》（《中国亲程旅行记》），并最早地将"从公元前 114 年到公元 127 年间中国与河中地区（即中亚的阿姆河与锡尔河之间的地带）以及中国与印度之间，以丝绸贸易为媒介的这条西域交通路线"，称为"丝绸之路"，德文为 Seidenstrassen，英文为 The Silk Road，得到了中外史学家的普遍赞同，并沿用至今。之后，德国的历史学家赫尔曼在其 1910 年出版的《中国和叙利亚之间的古代丝绸之路》

中，根据新发现的文物考古资料，进一步明确将丝绸之路延伸到地中海西岸和小亚细亚，确定了丝绸之路的基本内涵和范畴，即中国古代经由中亚通往南亚、西亚以及欧洲、北非的陆上贸易交往的通道，因为大量的中国丝绸和丝织品通过这条通道向西方传输，因此被称为“丝绸之路”。[①]

从广泛的意义而言，丝绸之路是指从上古时期开始陆续形成的，遍及欧亚大陆甚至包括北非和东非在内的长途商业贸易和文化交流线路的总称。除了传统意义上的陆上丝绸之路外，丝绸之路还包括了形成于南北朝时期，并在我国明朝时期发挥巨大作用的海上丝绸之路，和在元朝末期取代西北丝绸之路成为路上交流通道的南方丝绸之路等。

一般认为，丝绸之路大致可以分为：

(1)草原丝绸之路，即指横贯欧亚大陆北方草原地带的交通道路；

(2)绿洲丝绸之路(也被称为沙漠之路)，指从河西走廊经过中亚沙漠地带中片片绿洲的道路；

(3)西南丝绸之路，指经四川、贵州、云南、西藏、广西而到印度、东南亚的通道；

(4)海上丝绸之路，指由我国南部海岸出发，经由东南亚到印度、波斯湾、红海的海上通道。

一、发端与形成

公元前 2 世纪前后，即秦末汉初之际，活跃于漠北蒙古草原地区的匈奴势力空前强盛，不仅威逼西域诸国屈服，而且在“白登[②]之战”中大败御驾亲征的汉高祖刘邦。西汉初期为国力所限，被迫对匈奴族采取“和亲政策”达数十年，其后，西汉经过四十年的“文景之治”的休生养息，国力大增。

丝绸之路发端于汉武帝时期(公元前 138 年 ~ 公元前 119 年)，汉武帝

---

① “丝绸之路”一词，除实指丝绸贩运外，还泛指以中国为起点的路上、海上国际商贸通道，学界往往以“丝路”借喻中国古代商贸交通要道，易让人明白其“道”的性质与重要性。据考证，“丝绸之路”更早得名于“赛里斯”。公元前二世纪迄前一世纪及之后，希腊人、罗马人称中国为“赛里斯国”(Serice)，称中国境内居民为“赛里斯人”(Seres)。按希腊古语，“赛里斯”即“丝国”。“丝国”——赛里斯一语反映出中国在希腊、罗马交替前后，曾与西方存在丝绸贸易。参见祁和晖：《“南丝路”为我国最早之国际商贸通道》，载《中华文化论坛》2008 年第 12 期。

② 今山西大同境内。

是一位具有雄才大略的帝王,武帝承“文景之治”时期奠定的国力,利用远交近攻的战略思想,不仅使汉朝大军追击匈奴势如破竹,使其远遁漠北。同时,还派出使节出使西域,与西域诸国合纵联合,开始了中国历史上横贯亚、非、欧三大洲的陆上交通大动脉的联系沟通,而到唐代时期,更是进一步开拓、巩固了西北疆土,维护了边境安全,促进了多民族的融合与边疆地区的经济、社会发展,还加强了与中亚、西亚、北非、欧洲多个国家的交往,推进了东、西方之间经济、文化交流。随着各种人员(包括官员、商人、僧侣、传教士、工匠、军官、士兵、文人学者、旅行者、探险家等)的频繁交往,大批物种、物资、科学技术与文化艺术以及多种信息相互传播,对各自的经济、文化、科技的发展,乃至对世界历史的发展,都发挥了积极的作用。

对于汉武帝开辟西向通道的初衷,多数学者认为是派出使臣联络大月氏夹击匈奴,然而,这并非是西汉打通西域通道的决定性因素。《汉书·西域传》记载:“西域诸国大率土著,有城郭田畜,与匈奴、乌孙异俗,故皆役属匈奴”,匈奴西边日逐王先设“僮仆都尉”,控制着西域,形成“自乌孙以西至安息,近匈奴”的态势。匈奴族实际上在西汉王朝的西北面和北面构成了一个巨大的扇形包围圈,钳制着西汉王朝对外发展的势头,独享着来自游牧世界、西方各国创造的财富和文明。而同时,汉王朝武帝自公元前140年登上王位后,在其统治的52年间,政权巩固、国泰民安,当时的首都长安居民超过了50万,成为世界第一大城市,人们从事着金属加工业、制漆和纺织业等,这些行业的工艺技术,在当时都处于绝对的领先水平。汉王朝国力昌盛,已经具备了向外扩张的实力,而扩张的前提首先就是要打开通道,尤其是对外经济交往通道。

二、路线通道

古代丝绸之路起点是我国古代长安,长安是汉朝和唐朝的国都,当时各地丝绸和其他商品集中在长安以后,再由各国商人组成商队,浩浩荡荡爬上陕甘高原,越过乌鞘岭,经过甘肃武威,穿过河西走廊,到达当时的中西交通要道敦煌。另外,青海也是丝绸之路的重要通道,再往西便是新疆的塔克拉玛干大沙漠。丝绸之路经河西走廊到达新疆后分为三条路线通道:沿天山

山脉北侧的是天山北路，沿天山山脉南侧的是天山南路，沿昆仑山脉的是西域南道，这三条路，由北至南依次为北道、中道、南道。北、中、南三路在进入新疆楼兰之前，基本呈现出一条路，即：西安—兰州—河西走廊—武威—张掖—酒泉—敦煌—玉门关（阳关）—楼兰。

北线通道：为楼兰—吐鲁番—哈密—乌鲁木齐—伊宁—伊犁，经哈萨克斯坦、俄罗斯，西去黑海沿岸。北线形成于公元前5世纪左右，如今，丝绸古迹仍处处可寻，一座座古城和不断挖掘出土的地下文物，都向我们展示着丝绸之路的光辉历史画卷。

中线通道：为楼兰—库车—阿克苏—喀什—西去伊朗，并沿地中海沿岸至罗马。

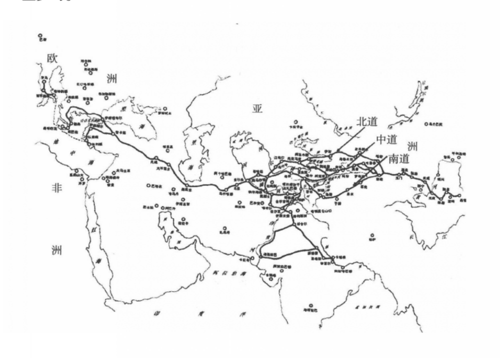


图1-1　陆上丝绸之路线路

南线通道：为楼兰—且末—子阗—莎车—南至印度，西南去阿富汗方向。南线涉及巴基斯坦、阿富汗、伊朗、伊拉克、叙利亚、土耳其、意大利、沙特阿拉伯、印度、孟加拉、尼泊尔、克什米尔地区等国家和地区。

位于丝绸之路要冲的西域，是历史上世界民族大迁徙的十字路口，是东西方文化交流荟萃之地。中原文化、古罗马文化、波斯文化、阿拉伯文化、中亚文化和印度文化都曾通过丝绸之路在西域汇集融合。

丝绸之路的基本线路通道和走向形成于公元前后的两汉时期，其东方的起点是西汉的首都长安（今西安）或东汉的首都洛阳。历史上的丝绸之路并非是一成不变的，随着地理环境的变化和政治、宗教形势等的演变，不断有一些新的道路被开通，也有一些道路的走向发生变化，甚至废弃。比如敦煌、罗布泊之间的白龙堆，是一片经常使行旅迷失方向的雅丹地形。当东汉初年打败蒙古高原的北匈奴，迫使其西迁，而中原王朝牢固地占领了伊吾（今哈密）以后，开通了由敦煌北上伊吾的“北新道”。从伊吾经高昌（今吐鲁番）、焉耆到龟兹，就和原来的丝路北道会合。南北朝时期，中国南北方处于对立的状态，而北方的东部与西部也时分时合。在这样的形势下，南朝宋齐梁陈四朝与西域的交往，大都是沿长江向上到益州（今成都），再北上龙涸（今松潘），经青海湖畔的吐谷浑都城，西经柴达木盆地到敦煌，与丝路干道合；或是向西越过阿尔金山口，进入西域鄯善地区，与丝路南道合，这条道被称作“吐谷浑道”或“河南道”，今天人们也叫它“青海道”。还有从中原北方或河西走廊向北到蒙古高原，再西行天山北麓，越伊犁河至碎叶（今托克马克附近），进入中亚地区。这条道路后来也被称作“北新道”，它在蒙古汗国和元朝时期最为兴盛。

三、物质与文明

丝绸之路实质上是一条物质交换的通道和文明传播的通道。丝绸之路虽以运输丝和丝织品而得名，但经丝绸之路运输的货物却远远不止这些物品，还有漆器、瓷器、铁器、茶叶等；而由此丝绸之路东传进入中国的物品有西方的玻璃、宝石、葡萄、石榴、胡桃、芝麻、胡瓜（黄瓜）、大蒜、胡萝卜等，以及大宛马、无花果等。中国古代四大发明（火药、指南针、造纸术和活版印刷术）也经由陆上、海上丝绸之路传到了西方；而西方国家的文学、艺术和宗教等也相继传到中国。世纪初年，统治世界的四个帝国：中国的汉朝（尤其是第二个王朝）、印度北方的贵霜王国、帕提亚帝国和罗马帝国，他们的政治局

面在同一时期空前的稳定，使得当时人们的商品及思想的自由交流有了可能，经过几个世纪的不懈的艰苦努力，终于在第一个千年的初期，西方的罗马和远东的中国间的广泛交流达到了顶点①。

丝绸之路如同一条绚丽而坚韧的丝绸纽带，将人类古老的中国文化、印度文化、希腊文化与波斯文化联结起来，沟通了人类的智慧和创造，促进了古代东西方经济、文化和技术的交流，加强了各国人民之间的友谊和友好往来，对人类社会的进步和发展起了巨大的历史作用。丝绸之路沟通了欧亚两块大陆，在古代东西方经济文化交流史上发挥了巨大作用，它是古代中国走向世界之路，是中华民族向全世界展示其伟大创造力和灿烂文明的门户，也是古代中国得以与西方文明交融交汇、共同促进世界文明进程的合璧之路。从公元前2世纪到公元15世纪，丝绸之路除了将最重要也是最大量的丝绸传到西方外，还有桑蚕技术、火药、指南针、冶铜术、造纸术、印刷术等通过这条路也先后传到中亚、伊朗、罗马等地。同样的，西方及中亚的物产、佛教、景教（基督教的一派）、伊斯兰教、天文、历法、数学、医学、音乐、美术等也传入中国。丝绸之路是一条以中国为起点的中西交通大动脉，也是中国文化输出、中西文化交流、贸易交流的重要通道②。

除了主要向西发展外，丝绸之路也向南发展到印度支那半岛和南洋各地，向东发展到朝鲜半岛，并渡海到日本。日本文明受丝绸之路的启迪最大，可以说日本文化史正是通过丝绸之路引进大量中国和西方的文化而开启的。日本人藤堂明保曾写到："东都洛阳与西都长安是中国三千年历史中心的两个古都，其中尤以公元前后的汉代与公元七至十世纪之间的唐代，在这东西古都绽开了亚洲文明的花朵。"日本曾派遣了十几批的"遣唐使"来访。从数千里之遥

---

① ［法］让—诺埃尔·罗伯特：《从罗马到中国——恺撒大帝时代的丝绸之路》，广西师范大学出版社2005年版。

② 事实上，丝绸之路在承载文化、物质通道的同时，也是民族融合交融的通道，关于这一点，费孝通先生在1978年阐述"中华民族的多元一体格局"的理论的同时提出了"民族走廊"的概念，1980年代初费先生又相继提出了"藏彝走廊"、"西北走廊"和"岭南走廊"的概念。民族走廊是指一定的民族或族群长期沿着一定的自然环境如河流或山脉向外迁徙或流动的路线。在这条走廊中必然保留着该民族或族群众多的历史与文化的沉淀。参见李绍明：《西南丝绸之路与民族走廊》，载《中国西南的古代交通与文化》，四川大学出版社1994年版。

的西方，传来佛与佛教艺术到中国两古都洛阳与长安，由此东西文明相互融合①。然后，经由朝鲜半岛或经由海路波及于日本的奈良与京都。上下千余年光耀史册的丝路，其中大半时间是以长安为中心，向外辐射出汉唐的光辉。

丝绸之路可以被视为人类文明史融合的开端、东西方主要文明的桥梁，现代历史学者将“古代张骞开通西域”与“近代哥伦布发现美洲大陆”，并称为影响人类历史进程的两大历史事件。丝绸之路的开辟与形成孕育了当时世界文明的古文化，沿路国家物产更加丰裕，经济逐步繁荣，这在很大程度上得益于频繁的物质、文化交流与合作，通过丝绸之路的形成历史可以看出，在世界古代历史上，中国与西方国家的贸易商业往来的现实需要，是丝绸之路存在和发展的必要条件。

四、联盟：博弈与竞争

“丝绸之路”是自汉唐以来，以中国首都为核心，向世界呈网状分布的交通路线。中国的首都作为中国的政治、文化和经济交流中心，中国以东，如日本、朝鲜半岛同样也与这个网络联系在一起，而传统的丝绸之路更多地是强调中国与西方国家和地区的往来，它将当时世界上最发达的主要文化地区，如东亚、南亚、西亚、北非和欧洲联系在一起，不仅在物产上实现了互通有无，而且在文明之间产生了碰撞、交融②。然而，要保障这些交流往来与物产流通，就必须在一定程度上建立某种形式的联盟，这种联盟无论是在汉朝还是盛唐时期，一方面，是军事和地域上的需求，另一方面也是帝国疆域开辟维护和国力扩张的需求。

和亲作为一种实现联盟的有效手段，被中原王朝以及丝绸之路上的诸国所广泛采用，这其中既有中原王朝与西域诸国的和亲，也有北方游牧民族之间、西域诸国之间的和亲，都极大地保障和延伸了丝绸之路。总体来看，

---

① 确切而言，佛教文化最早是经由西南丝绸之路直接传入中国的。一般认为后汉明帝永平十年（公元67年）为佛教初传的年代，而且是经由西域诸国从陆路传入我国的。而实际上，从一系列的出土文物、史书记载、文化遗址，以及民间传说来看，佛教文化最早传入中国既不是在两汉时期，也不是从北方丝绸之路传入中国的，而应该是由比“丝绸之路”还早三百多年的蜀—身毒（音 yan. du，古印度的音译）道传人，即由古印度穿过缅甸再经云南，最后到达四川。谢彪. 西南丝绸之路：佛教文化最早直接传入中国的通道[J]. 福建论坛，2008 年专刊.

② 李明伟：《丝绸之路研究百年历史回顾》，载《西北民族研究》2005 年第 2 期。

和亲对丝绸之路的拓展和保障作用主要体现在以下几个方面[①]:一是为丝绸之路创造了相对安定的边疆环境;二是和亲双方积极通商;三是和亲传播了养蚕缫丝技术,带动了西域植桑养蚕业的发展;四是和亲公主努力协调双方关系,不断清除丝绸之路上的障碍;五是和亲公主对丝绸之路的监督;六是少数民族首领对丝绸之路的保护;七是部分和亲公主从事商业活动;八是与和亲相关的使团络绎不绝,活跃了丝绸之路;九是中原王朝的大量赐物丰富了丝绸之路。其中,最为重要的是和亲所创造的相对稳定的社会环境,为丝绸之路的畅通提供了基本机制保证。到唐朝时期,中国与日本之间形成了互派使者的机制,使联盟建立了常规性的机制。

同时,在这种区域联盟中,也充满了博弈和竞争,法国人布尔努瓦在其《丝绸之路》一书中明确指出了大月氏向汉朝求婚的真实目的:公元 90 年,贵霜国王确实曾向汉朝宫廷派遣了一位使者,其目的是为君主本人向一位汉朝公主求婚。贵霜人曾野心勃勃地想与汉朝通婚,可能就是为了垄断中国丝绸的买卖权,但这样做却有损于波斯的利益。通过拒绝贵霜的联姻要求,汉朝就表示出了乐意与波斯人结盟,至少是表示其没有同两家同时签订贸易协议[②]。

五、合作:孕育全球化

丝绸之路的形成是古代国际区域经济合作的典型体现。在当今世界而言,经济的全球化精髓是在全球范围内人们相互合作,而丝绸之路在人类历史长河中,曾以其外在的"交换"形式,体现了"经济合作"的精神。可以讲,丝绸之路发轫于联盟,而兴盛于沿线各国共同经贸的发展。

在人类历史文明的发展史中,经济活动的发生和发展始终是人类社会发展的首要因素,丝绸之路的诞生与形成不但是一种历史文化遗产,更是一种经济文化的产物,从经济的视角来审视丝绸之路,它体现了一种区域合作的理念和原则[③]。可以讲,区域合作性是丝绸之路发展的内在动力和诉求,

---

① 崔明德:《中国古代和亲与丝绸之路的拓展》,载《中国边疆史地研究》,2005 年第 2 期。
② [法]布尔努瓦著.耿升译:《丝绸之路》,山东画报出版社 2001 年版。
③ 高伟江,徐新荣:《基于经济合作的丝绸之路开发》,载《丝绸》2005 年第 3 期。

而这种源于经济活动的区域合作性，不仅对区域经济的发展，更对整个社会的发展和进步起到了至关重要的推动作用。

丝绸之路是全球化的最早雏形，美国全球化理论的权威学者，哈佛大学肯尼迪政治学院院长约瑟夫·奈用曾经这样讲过，“中国与欧洲的丝绸之路是早期的全球化”。在中西方历史上，很长一段历史时期内，丝绸之路一直以来都是亚欧大陆各国、各民族经贸往来和科技文化交流的主要通道，丝绸之路的形成是古代中西方文明相互寻求交流、沟通，建立对话与合作机制的共同需求①。

同今天我们所强调的全球化和区域经济一体化一样，丝绸之路所体现出的国际化和区域化同样是建立在经济要素的互补和技术的扩散转移之上的。在丝绸之路的历史沿革中，作为东方的文明古国，丝绸、茶叶和瓷器一直以来是中国的“核心产品和技术”，中国是世界上种茶、制茶、饮茶最早的国家，是茶叶的故乡，早在汉代我国南方饮茶之习已为盛行。《新五代史·外国传五·高昌》讲到，“茶之为物，西戎吐蕃古今皆仰给之，以其腥肉之食，非茶不消；青稞之热，非茶不解”。两宋时期，宋王朝由于农耕武备，需要大量的马匹，而边疆少数民族和西域诸国则需要大量的茶叶，一方产茶而少马，一方则缺茶多马，因此，茶马应运而生，“丝绸之路”运输日益繁忙②。

然而，在各种要素流动中，同样存在我们现今所讲的“技术壁垒”，只是这种“壁垒”的设置相对简单。在很长的时期内，丝绸始终是中原王朝的核心技术，魏晋南北朝时期，中原王朝虽有拓展丝绸之路的愿望，但也严格控制生产丝绸所必需的三种东西：蚕卵、某种桑树和种子，养蚕以及处理蚕茧和直至螺丝的熟练工人。对于地处丝绸之路上的一些政权来说，迫切希望得到蚕卵、生产丝绸的工艺流程及技术工人，以便能够自己生产出当时价格

---

① 1998年，国际道路联盟（IRF）提出了“复兴丝绸之路”的计划，新“丝绸之路”也被称为新亚欧大陆桥，但其比新亚洲大陆桥涵盖的范围更广。从线路上看，新大陆桥东起日照、连云港等沿海港口城市，到中俄边界的阿拉山口出境，穿越哈萨克斯坦等中亚地区，经俄罗斯、德国等欧洲国家，全程11 000公里，其中中国段4 213公里，主要由陇海铁路和兰新铁路组成。除了新亚欧大陆桥之外，新“丝绸之路”还包括中国与东南亚和南亚相连接的线路。参见甘钧先：《“丝绸之路”复兴计划于中国外交》，载《东北亚论坛》2010年第5期。

② 周得京：《中国丝绸之路的演变》，载《洛阳工学院学报》2000年第6期。

非常昂贵的丝绸，获得更丰厚的利润。而对于西域而言，为了获取这种“核心技术”，甚至采取了“技术窃取”的途径。《大唐西域记》曾记载这样的一个故事：一位西域的公主将蚕种密藏在头饰之中，将桑树籽和其他种子掺合在一起藏在她个人的药品中，并将几名善于养蚕和螺丝的女专家化装成其侍女。这样一来，经过数世纪之后，养蚕业的秘密就从中原地区泄漏了出去。而在自己能够生产丝绸之后，既可免去从中原转运丝绸的旅途之苦，也能省下从中原转运丝绸的成本以及大量旅费，最大限度地获取利润。

六、丝绸之路的意义

历史以来，东西方的文明通过陆上丝绸之路、海上丝绸之路的“通道”贯通联系，在文明交融的同时，推进了贸易的往来，中国是这些“通道”的开辟者与推进者，而在中国内部，京杭大运河的开辟则进一步证明了“通道”的战略意义与经济价值。

首先，丝绸之路是中国最早的跨国运输通道，它是东西方商品交流的桥梁。正如“丝绸之路”的名称，在这条逾 7000 公里的长路上，丝绸与同样原产中国的瓷器一样，成为当时东亚强盛文明的象征。丝绸不仅是丝路上重要的奢侈消费品，也是中国历朝政府的一种有效的政治工具，中国的友好使节出使西域乃至更远的国家时，往往将丝绸作为表示两国友好的有效手段。丝绸的西传也少许改变了西方各国对中国的印象，由于西传至君士坦丁堡的丝绸和瓷器价格奇高，令相当多的人认为中国乃至东亚是一个物产丰盈的富裕地区。各国元首及贵族曾一度以穿着用胖尼基红染过的中国丝绸，家中使用瓷器为富有荣耀的象征。此外，阿富汗的青金石也随着商队的行进不断流入欧亚各地。这种远早于丝绸的贸易品在欧亚大陆的广泛传播为带动欧亚贸易交流做出了贡献。这种珍贵的商品曾是两河流域各国财富的象征。当青金石流传到印度后，被那里的佛教徒供奉为佛教七宝之一，为青金石增添了悠远的宗教色彩。而葡萄、核桃、胡萝卜、胡椒、胡豆、波菜（又称为波斯菜）、黄瓜（汉时称胡瓜）、石榴等的传播为东亚人的日常饮食增添了更多的选择。西域特产的葡萄酒经过历史的发展融入到中国的传统酒文化当中。商队从中国主要运出铁器、金器、银器、镜子和其他豪华制品。运往

中国的是稀有动物和鸟类、植物、皮货、药材、香料、珠宝首饰。[①]

其次，作为一条交通运输线，丝绸之路发挥了交通运输的技术传导功能，它促进了中国古代技术向西传播。目前已知最古老的印刷品唐代的《金刚经》就发现于敦煌。[②] 造纸术曾经为中国古代科技领先于世界作出了巨大的贡献，然而在当时，似乎只有东亚及南亚部分国家才有发达的造纸工业。随着丝绸之路的开辟，纸制品开始在西域以及更远的地方出现。人们已在楼兰遗迹的考古发现了公元2 世纪的古纸。而中亚地区虽然也用纸，但并没有发现造纸工业的证据。很多人认为造纸术的西传为欧洲及中亚带来了一次巨大的变革，而最初这场变革却是残酷的，唐朝与新兴的阿巴斯王朝在中亚的势力摩擦不断。在对中亚政治格局具有强大影响力的但罗斯战役中，阿拉伯人将中国战俘沿着丝绸之路带回撒马尔罕，而这些战俘中就有长于造纸术的中国工匠。最终造纸术就这样传播到世界各地。

中国古代印刷术也是沿着丝路逐渐西传的技术之一。在敦煌、吐鲁番等地，已经发现了用于雕版印刷的木刻板和部分纸制品。其中唐代的《金刚经》雕版残本如今仍保存于英国。这说明印刷术在唐代至少已传播至中亚。13 世纪时期，不少欧洲旅行者沿丝绸之路来到中国，并将这种技术带回欧洲，欧洲人谷腾堡利用印刷术印出了一部《圣经》。1466 年，第一个印刷厂在意大利出现，令这种便于文化传播的技术很快传遍了整个欧洲。

最后，丝绸之路促进了东西方的宗教思想交流。唐朝(7 世纪)时，佛教自于闻沿塔克拉玛干大沙漠南北侧之“丝绸之路”，全面传到西域各国。关于佛教传入西域地区，目前尚有许多说法。但是国内外学术界的基本看法是，“佛教早在公元前 2 世纪以后，晚在公元前 1 世纪末已传入西域了”。据此，佛教公元前 87 年传入西域于闻以后，公元前 60 年至公元前 10 年左右自佛教圣地于闻向西或北方向传播到叶城、莎车、塔什库尔干、喀什、阿克苏、库车、焉首等西域之“丝绸之路”北路各地和向东北方向传播到且末、若羌、米兰、楼兰等西域之“丝绸之路”南北路诸地是理所当然

---

① 张一平:《丝绸之路》，五洲传播出版社 2005 年版。
② 卞洪登:《丝绸之路考》，中国经济出版社 2007 年版。

之事。除了佛教，拜火教、摩尼教和景教也随着丝绸之路来到中国，令芸芸众生对之顶礼膜拜，并沿着丝绸之路的分支，传播到韩国、日本与其他亚洲国家。

第二节　海上丝绸之路

海上丝绸之路，是指中国与世界其他地区之间海上交通的路线。中国的丝绸除通过横贯大陆的陆上交通线大量输往中亚、西亚和非洲、欧洲国家外，也通过海上交通线源源不断地销往世界各国。因此，德国地理学家李希霍芬将横贯东西的陆上交通路线命名为丝绸之路后，有的学者又进而加以引申，称东西方的海上交通路线为海上丝绸之路。后来，中国著名的陶瓷，也经由这条海上交通路线销往各国，西方的香药也通过这条路线输入中国，一些学者因此也称这条海上交通路线为“陶瓷之路”或“香瓷之路”。

海上丝绸之路，大体形成于周秦至唐代之前，发展于唐宋时期。早在公元前1112年，周武王时代，中国便将养蚕织绸技术传至朝鲜。南海丝路开辟在汉武帝（前140年～前87年）间，中国海船携带大批丝绸、黄金，从雷州半岛起航途径今越南、泰国、马来半岛合缅甸等地，远航到印度，换取这些国家的珍珠、宝石等特产。

汉代，则开辟了海上丝绸之路的南海航线。《汉书·地理志》记载汉武帝派遣的使者和应募的商人出海贸易的航程，自日南（今越南中部）或徐闻（今属广东）、合浦（今属广西）乘船出海，顺中南半岛东岸南行，经五个月抵达湄公河三角洲的都元（今越南南部的迪石），沿中南半岛的西岸北行，经四个月航抵湄南河口的邑卢（今泰国之佛统）。自此南下沿马来半岛东岸，经二十余日驶抵湛离（今泰国之巴蜀），在此弃船登岸，横越地峡，步行十余日，抵达夫首都卢（今缅甸之丹那沙林）。再登船向西航行于印度洋，经两个多月到达黄支国（今印度东南海岸之康契普腊姆）。回国时，由黄支南下至已不程国（今斯里兰卡），然后向东直航，经八个月驶抵马六甲海峡，泊于皮宗（今新加坡西面之皮散岛），最后再航行两个多月，由皮宗驶达日南郡的象林县境（今越南维川县南的茶荞）。

隋唐时期，海上丝绸之路得到了极大的发展，隋炀帝时代，甚至展开了

"丝绸外交"①。到唐代,对外贸易得到了很大的发展,唐代政府在广州等海港城市设市舶司专司海外贸易,市舶税收甚丰,成为国库一项重要的财政收入,当时政府采取了一系列开放和鼓励外商来华贸易的开明政策。"任其来往通流,自为贸易",这些措施的实行,吸引了大批外国使者和商人。自唐开始,阿拉伯商人便来广州经商开店列肆,其聚居区成为"蕃坊",同时也传入了伊斯兰教,今天广州的著名的清真寺怀圣寺,便是由唐代阿拉伯商人兴建的。

宋代,随着海外贸易的空前发展,中国钱币外流日益严重,为防止钱币外流,南宋政府于1219年下令以丝绸、瓷器交换外国的舶来品。这样,中国的丝绸,特别是瓷器向外传播的数量日益增多,范围更加扩大,有人甚至将海上丝绸之路称为海上丝瓷之路。

宋代以后,宋王朝与西域诸国交往的陆上通道为金、西夏所阻断。同时,随着中国南方的进一步开发和经济重心的南移,以及航运事业的逐步兴起。中西丝绸贸易的主渠道逐渐向海上交通运输转移,传统的"丝绸之路"逐渐失去了中西丝绸贸易主渠道的历史地位。从广州、泉州、杭州等地出发的海上航运日益发达,越走越远,从南洋到阿拉伯海,甚至远达非洲东海岸。人们把这些海上贸易往来的各条航线,通称之为"海上丝绸之路"。

明代,海上丝绸之路的发展达到了巅峰,自1405年(明永乐三年)到明宣宗朱瞻宣德八年(1433)之间的28年内,明永乐帝、明成祖朱棣,郑和先后奉命统率由百余艘远洋舰船和2.7万多名官兵组成的船队七下西洋,足迹遍及亚非30多个国家,开辟了海上丝绸之路的新纪元。郑和前三次下西洋到达的主要是东南亚的越南、柬埔寨、菲律宾、印尼、新加坡、马来西亚、泰国、缅甸及南亚的印度等国沿海地区,每到一个国家,郑和都以大明帝国使者的

① 隋大业五年(609年),隋炀帝率大军从京都长安(今西安)浩浩荡荡地出发到甘肃陇西,西上青海横穿祁连山,经大斗拔谷北上,到达河西走廊的张掖郡。在封建时代,中国皇帝抵达西北这么远的地方,只有隋炀帝一人。隋炀帝西巡过程中置西海、河源、鄯善、且末四郡,进一步促成了甘肃、青海、新疆等大西北地区成为中国不可分割的一部分。隋炀帝到达张掖之后,西域二十七国君主与使臣纷纷前来朝见,表示臣服,各国商人云集张掖进行贸易。隋炀帝亲自打通了丝绸之路,并举行了盛大的万国博览会,成为举世创举。

身份登岸访问，郑和的第四次至第七次下西洋远航，行程更加遥远，航线更加复杂，访问了更多的国家和地区，政治外交业绩更为辉煌。船队远航到非洲东海岸，最远抵达南非好望角，本着“怀柔远人、和顺万邦、厚往薄来、共享天下太平”的宗旨，反对“霸道”，开辟了一条文化和经贸交流的海上丝绸之路，传播了中华文明，输出先进的科学技术，为世界的文明进步做出了巨大贡献。

“海上丝绸之路”是古代沟通亚、非、欧三洲之间贸易往来的主要海上通道。公元9世纪，威尼斯商人在君士坦丁堡购买东南亚诸岛所产丁香、肉桂、豆蔻、胡椒等香料，转销欧洲，获得了厚利。15世纪欧洲人发现海上新航路后，葡萄牙人、荷兰人先后侵入香料产地，通过不等价交换和直接掠夺，将大批香料运入欧洲市场，获取惊人的利润。这条将香料从东南亚诸岛运往欧洲市场的海上航路被称为“香料之路”。作为沟通东西方的海上通道，海上丝绸之路是不同国家、民族经济文化交流的桥梁，它将世界文明的发祥地，如埃及、希腊、罗马、波斯、印度、中国以及美洲联结在一起，对世界各国经济交往和文化交流做出极为重要的贡献。

海上丝路的影响和历史贡献是多方面的，它促进了人类文明和社会进步，推动了世界经济发展，一方面海上丝路向外传播了中国种桑养蚕和织造丝绸、瓷器等技术，改善和美化了各国人民的生活；海上丝绸之路还将中国四大发明，即火药、指南针、造纸术、活字印刷术传到世界各地，将中国文明传播到世界各地。另一方面，还将世界各地的物产带回中国，促进了中国生产力的提高和经济社会文化的发展，如各种农作物，棉花、番薯、玉米、向日葵、花生、烟草和西红柿等。

第三节　京杭大运河

京杭大运河，是中华民族智慧的结晶，是文明古国的象征。开凿运河，绝非一朝一代所能完成的，其开凿始于我国战国时期（公元前475～221年），完成于隋朝时期（公元581～618年），连接了南北方的许多主要城市，成为“古代文化的长廊”和“民间习俗的展览馆”。历经漫长的不懈努力，由于统治者的重视和人民的卓著贡献才获得成功，当然历代帝王开凿运河各

有不同的历史背景和动机。

京杭大运河始建于两千多年前的春秋时期，距今已有2500年的历史，公元前486年，吴王夫差挖邗沟，开通了连接长江和淮河的运河，并修筑了邗城，运河及运河文化由此衍生。而秦始皇在嘉兴境内开凿的一条重要河道，也奠定了以后的江南运河走向。据《越绝书》记载，秦始皇从嘉兴"治陵水道，到钱塘越地，通浙江"。

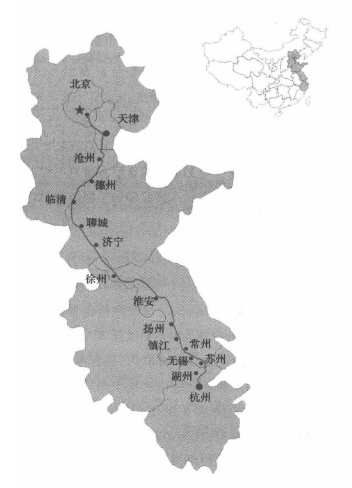


图1-2 京杭大运河

隋代以空前的规模和浩大的声势，开凿和疏浚运河，功绩卓著，公元581年，隋朝结束了中国历史上长达300多年的分裂局面，重新统一中国，建都长

安,为了加强京都与富庶地区的联系,便于从黄河下游和江淮地区转运粮食等物资,并为巩固北部边防,于是对运河进行了全面的规划和实施。由于大运河的建成,改善了北方小麦主产区的食物结构,公元6世纪,大运河的建成将中国物产丰富的南方地区与北方的首都连接在一起,其中608~609年修建到北京的部分主要是为了为保护北方和东北边境供应战备物资。

京杭运河北起北京,南达杭州,流经北京、天津、河北、山东、江苏、浙江六省市,沟通了海河、黄河、淮河、长江和钱塘江5大水系,全长1794公里,相当于苏伊士运河的10倍多,巴拿马运河的22倍,是世界上最长的人工河流,也是最古老的运河之一。它和万里长城并称为中国古代的两项伟大工程,闻名于全世界。

京杭大运河改变了我国南北方的自然环境,人民的生活水平也由此得到了极大的改善和提高,历朝历代也因此而增强了经济实力,从而极大地促进了社会历史的发展。长期以来,京杭大运河都是中国封建政权赖以生存的南粮北运的大动脉。作为贯通南北的交通要道,沿河许多城市因此而兴起。在明清两朝,运河沿岸地区更是市场发达、经济繁荣,其在国家经济中的作用举足轻重,扬州、杭州成为当时最为富庶的城市。

大运河最南端的杭州,在隋朝以前是个仅有1.5万户人口的小镇,大运河贯通后,这里很快就成为江南各地货物北上的集散地。随着四方商贾的云集,杭州城内各种行业迅速发展起来,城市规模也日益扩大,到唐朝中叶这里仅店铺就有3万余家,港中停泊的商船绵延20余里,已是相当繁华的东南名郡了。到宋朝时,杭州城已有人口120万,拥有400余种行业,是当时中国最大的城市。此后的南宋朝廷之所以选择杭州作为都城,用大诗人陆游的话来讲,就是看中了大运河所带来的便利的交通条件。杭州在历史上曾两次成为全国的政治中心城市,这与运河所造就的发达的经济环境有着直接的关系。而政治上的重要地位反过来又促进了经济的发展,使运河更进一步地发挥了它的效能。随着运河水上交通的不断发展,杭州的造船业迅速兴起。在唐太宗时,为征伐高丽就曾在这里征发江南十二州工人造大船数百艘。到两宋时期,杭州已成为全国造船业的中心。杭州历来是丝织业较为发达的地区,在两宋时期随着运河交通的发展,丝织业更为繁盛。各类

丝织品花色品种、产量皆名冠天下,成为杭州经济发展的支柱性产业。

宋亡元兴,杭州结束了它作为王朝都城的历史,但运河却长存于世,随着江南经济社会的发展,运河在经济发展中所起到的巨大作用越来越引起人们的重视。因此,元明清各代对江南运河屡加修治,古城杭州作为运河线上的货物集散地和我国东南沿海地区的一个重要城市,亦因此而久盛不衰。

地处运河中段的苏州,是具有悠久历史的古城。大运河开通后,随着交往的扩大,到唐朝时已迅速发展成工商繁荣、名扬天下的江南大都市。枫桥镇是运河进入苏州的码头,来往船只都停靠于此,成为苏州城外的新兴市镇,自从唐代张继的《枫桥夜泊》问世后,苏州更是名扬中外。到北宋时期苏州城已颇具规模,城市经济已相当繁盛。有一幅宋代石刻《平江画》描绘了当时苏州城市的规模和繁荣景象。当时的城区有南北走向的河道6条,东西走向的河道14条,街道与河道并行,排列整齐,街两旁店铺林立,有米行、丝行、鱼行、船行等数十种行业。运河中船只往来如梭,当时的苏州堪为"风物雄丽为东南之冠"的工商重镇。

在苏州以北运河沿岸的常州,由于地处"两浙七闽数十州,往来南北两京者,无不由此途出"的要冲之地,自运河修通后经济发展更为迅速。这里出产的细宣、棉布、纸张在唐初就被列为贡品,大运河由城西经朝经门外广济桥,经西水门出东水门,穿城而过。便捷的交通使常州城在两宋时期就成为汇四方商贾,输八方之货,名扬海内的著名城市。

地处江南运河长江口岸的镇江,唐宋时期是江浙漕粮运往北方的转运站,自唐玄宗大规模整修运河、改善了漕船过江航道以后,运河的过江口岸由丹徒迁到京口,镇江由此得运河之利迅速发展起来。一些与运输有关的手工业商业亦随之兴起,如造船、冶铁、制绳、木材加工以及纺织业的工场、作坊当时已星罗棋布,城中商业区分布在城西北运河沿线。由于镇江沿江近海,加之运河与南北相连,交通发达,唐宋时期,镇江已是运河与长江沿岸重要的商业港口城市。

扬州,位于长江三角洲的北端,是运河与长江交汇的要冲之地,是南来北往,西去东下的交通枢纽。优越的地理位置使扬州在运河开通后的几十年间就已繁荣富庶、商贾云集,被称为"天下第一"的著名城市。唐代诗人张

枯盛赞扬州道:“十里长街市井连,月明桥上看神仙。人生只合扬州死,禅智山光好墓田。”表达了当时人们对于扬州城的向往与留恋之情。唐宋时期,各地富商大贾从四面八方涌向扬州,他们当中有珠宝商、米商、茶商、丝绸商、木材商、药材商等各种商人,也有从事国际贸易的胡商。这里有当时最大的珠宝市场,波斯、大食等地的商人在这里贩卖珠宝、收购特产,南北商贾在这里互通有无,交易各种商品,扬州在唐宋时期已成为国际性的商业都会。

开封城的手工业也很发达,尤其是大运河的开通为长途运输陶瓷制品提供了条件,因此制瓷业在这里发展十分迅速。当时官窑生产的瓷器有“青如天,明如镜、薄如纸、声如磬”的美誉,开封城中还有专为宫廷设立的凌锦院,有专修船舶的修造所,有专门制造军器、火药和印刷等先进技术的手工作坊。到元丰年间,汴京城里从事工商业的户数已达总户数的1/10,工商业和其他服务性行业已达160余行。举世闻名的《清明上河图》就是当时汴京城繁盛景象的真实写照。这幅画中有各类人物800多个,90多头牲畜,170多棵树和40多条船,画出了当时汴京的繁荣和经济发达的景况,歌颂了“八方辐辏、四面云集”的汴京,也赞誉了大运河给汴京带来的空前兴旺发达。

京杭大运河在为我国古代提供了舟楫之利、带动沿岸各地经济发展的同时,也为它所流经的地域提供了丰富的水利资源,改变了我国农业经济的发展状况,使我国整体自然状况得到较大改善;从而极大地促进了我国古代农业经济的发展。而除了对商业和经济的贡献之外,大运河同样还对文化的繁荣作出了贡献,它使不同的思想、不同的信仰、不同的习俗和不同的建筑分割相互融合、相互抨击,产生新的、更加先进文明的文化要素,沿河各种不同的商会建筑正是这种文化交流的证明。一个叫朴海陆的韩国人,曾在明朝时期居住在中国,记录了在河北沧州各种不同的妇女服饰,那些来自扬子江以南的女性服饰上的扣子在左边,而沧州以北者,在左或在右,在北京通州,则一律在右边。一些学者还发现在江苏镇江的一些方言中有北京的口音,而安徽一些地方口音中有天津话的口音。

京杭大运河作为我国南北的交通大动脉,历史上曾起过巨大作用。运河的通航,促进了沿岸城市的迅速发展。今天,京杭大运河全程虽不能通

航,但季节性通航里程已达1100公里,对分担铁路的货流,特别是承担煤炭、建材、盐、日用工业品、粮、油和其他农副产品的中短途运输任务,对发展地区经济,加强南北交流,起到了一定的作用。[①]

第四节 茶马古道

一般意义上,茶马古道是指自唐宋以来至民国时期在中国西南地区云南、四川与西藏之间,以马帮为主要交通工具的民间国际商贸通道,通过马帮的运输,川、滇的茶叶得以与西藏的马匹、药材交易,是中国西南民族经济文化交流的走廊,有着重要的历史价值和地位。

一、茶马古道的跨国线路

茶马古道源于古代西南边疆的茶马互市,兴于唐宋,盛于明清,二战中后期最为兴盛。茶马古道分川藏、滇藏两路,连接川滇藏三个地区,延伸入不丹、锡金、尼泊尔、印度境内,直到西亚、西非红海海岸。滇藏茶马古道大约形成于公元六世纪后期,南起云南茶叶主产区思茅、普洱,中间经过今天的大理白族自治州和丽江地区、香格里拉进入西藏,直达拉萨。有的还从西藏转口印度、尼泊尔,是古代中国与南亚地区一条重要的贸易通道。近代以来,由于帝国主义染指,川藏纠纷不断,川藏道时有梗阻。抗战爆发后,滇藏道更成为中国与外界交通的主要通道,穿越云贵高原和青藏高原,将这一古道延伸至印度、缅甸等国。滇藏茶马古道的主线是:思茅—大理—丽江—中甸—德钦—芒康—左贡—昌都—拉萨,其他支线甚为繁多。

川藏茶马古道在西汉时期形成。西汉人王褒在他所著的《僮约》中就有"武阳(今四川彭山县)买茶,杨氏担荷"的记载,说明茶市最迟在2000年前已经在成都附近出现。据《史记》记载,西汉时期蜀郡的商人们常以本地特产与大渡河外的牦(旄)牛夷、邓、筰等部交换牦牛、筰、马等物。茶作为蜀之特产也在交换物之中。其道史称"旄牛道"。路线是:由成都出发,经临邓

① 在英国工业革命初期,运河运输是大宗商品和原料的主要运输方式,从1755年第一条运河桑基运河的开凿到1835年伯明翰—曼彻斯特运河的竣工通航,英国在地理上建立了全国性的运河网络。英国的运河时代与工业革命恰好合拍,是工业革命腾飞的基石,运河打破了天然河流分布的限制,为工业提供廉价且稳定的大宗货物运输,成为"工业革命的生命线"。

(邛峡)、雅安、严道(荥经),逾邛味山的大相岭,经旄牛县(汉源),过飞越岭、化林坪至沈村(西汉沈黎郡郡治地),渡大渡河,经磨西,至木雅草原(今康定县新都桥、塔公一带,当时是旄牛王部中心)。川藏道历经唐宋时期的发展,到明清时形成了"茶驮成群,络绎于道"的繁盛景象。至清代,四川在治藏的作用大大提高,进一步推动了川藏的茶马贸易。康熙四十一年(1702年)清政府在打箭炉设立茶关。之后,又于大渡河上建泸定桥,原由硐门经岩州的"小路",改为天全—门坎山—马鞍山—泸定桥—打箭炉一线,不再经岩州。打箭炉从此成为川茶输藏的集散地和茶马古道的第一重镇。而昌都则成为川藏、青藏、滇藏三道交汇的茶马贸易枢纽重镇。[①]

二、茶马古道的历史作用

首先,茶马古道是一条连接汉、藏民族的政治与经济纽带,通过这条古道,不仅使藏区人民获得了生活中不可或缺的茶和其他内地出产的物品,弥补了藏区所缺,满足了藏区人民所需,也让长期处于比较封闭环境的藏区打开了门户,将藏区的各种土特产介绍给内地,形成了一种持久的互补互利经济关系。这种互补关系使藏汉民族在经济上形成了相依相成、互相离不开的格局。在历史上,宋朝、明朝尽管未在藏区驻扎一兵一卒,但却始终与藏区保持着不可分割的关系,令藏区各部归服,心向统一,其中茶马古道发挥了最重要的作用。

其次,茶马古道带动了藏区经济社会的发展。沿着这条道路,伴随着茶马贸易,不仅大量内地的工农业产品被传入藏区丰富了藏区的物资生活,而且内地的先进工艺、科技和能工巧匠也由此进入藏区,推动了藏区经济的发展。例如因茶叶运输的需要,内地的制革技术传入藏区,使藏区的皮革加工工业发展起来;又如因商贸的发展,内地的淘金、种菜、建筑、金银加工等技术和技工大量经由此道输入,推动了藏区农作技术、采金技术和手工业的发展。同时,由于交易物品的扩展,藏区的虫草、贝母、大黄、秦艽等药材被开发出来,卡垫、毯子和民族手工艺品生产也被带动起来,有了很大的发展。据统

---

① 刘勤晋:《古道新风—2006年茶马古道文化国际学术研讨会论文集》,西南师范大学出版社2006年版。

计,宋代四川产茶3000万斤,其中70%经由茶马古道运往藏区。明代经由黎雅、碉门口岸交易的川茶达3万引,占全川茶引的80%以上。清代经打箭炉出关的川茶每年达1400万斤以上。同时,大批的藏区土特产也经由此路输出。据1934年的相关资料统计,由康定入关输向内地的有麝香4000斤、虫草30000斤、羊毛550万斤、毽子60000多根等,共值银400余万两。在这一贸易的带动下,藏区商业活动迅速兴起,出现了一批著名的藏商,如"邦达仓"、"三多仓"、"旧升仓"等(仓是藏语,意为家,这里用作商号),出现了集客栈、商店、中介机构于一身的特殊经济机构一锅庄。西藏的昌都地区由于是川藏茶马古道的交通枢纽和物资集散地,当地人受这种环境的熏陶,最早改变了重农轻商的观念,养成了经商的习惯。康巴商人的精明能干,由此远近闻名。

再次,茶马古道促进了藏区城镇的兴起和发展。茶马古道上的许多交易市场和驮队、商旅的集散地、食宿点,在长期的商贸活动中,逐渐形成为居民幅凑的市镇,促进了藏区社会的城镇化发展。如德钦是滇藏茶马古道兴盛时期繁忙热闹的枢纽之地,也是沟通汉藏文化的重要通道。抗日战争时期,由于滇缅交通线被切断,经由德钦的茶马古道则可以南进中原,西出印度、缅甸,所以升平镇一度成为中印贸易和国际文化交流的桥梁。清代开瓦斯沟路,建泸定桥,于其地设茶关后,迅速成为"汉番幅凑,商贾云集"的商业城市。西藏和关外各地的驮队络绎不绝地来往于此,全国各地的商人在这里齐集。形成了以专业经营的茶叶帮,专营黄金、麝香的金香帮,专营布匹、哈达的邓布帮,专营药材的山药帮,专营绸缎、皮张的府货帮,专营菜食的干菜帮,以及专营鸦片、杂货的云南帮等。兴起了缝茶、制革、饮食、五金等新兴产业。民居、店铺、医院、学校、官署、街道纷纷建立。昌都由于其作为川藏、滇藏、青藏三条茶马古道的交通枢纽和物资集散地,也随着茶马贸易的发展而成为康区重镇和汉藏贸易的又一个中心。

最后,茶马古道沟通了藏族与汉族和其他民族的文化交流①。茶马贸易

---

① 茶马古道是佛教东传之路之一,在茶马古道上,多元文化开始融合。商品承载着文化,茶马古道同时也是一条宗教道路,教徒与商人相伴而行,为这些区域带来了不同的信仰。比如通过藏传佛教在滇西北的传播,进一步促进了纳西族、白族和藏族的经济及文化交流,增进了几个民族之间的友谊。

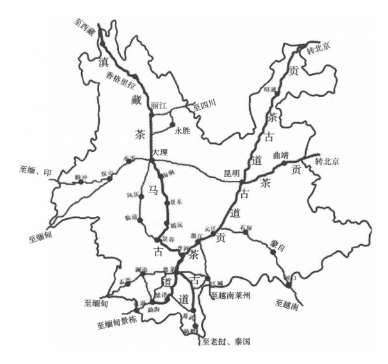


图 1－3　茶马古道路线

的兴起使大量藏区商旅、贡使有机会深入祖国内地；同时，也使大量的汉、回、蒙、纳西等民族商人、工匠、戍军进入藏区。在长期的交往中，增进了对彼此文化的了解和亲和感，形成了兼容并包，相互融合的新文化格局。在茶马古道的许多城镇中，藏族与汉、回等外来民族亲密和睦；藏文化与汉文化、伊斯兰文化、纳西文化等不同文化并行不悖，而且在某些方面互相吸收，出现复合、交融的情况。例如在康定、巴塘、甘孜、松潘、昌都等地，既有金碧辉煌的喇嘛寺，也有关帝庙、川主宫、土地祠等汉文化的建筑。有的地方还有清真寺、道观。来自各地的商人在城里建立起秦晋会馆、湖广会馆、川北会馆等组织，将川剧、秦腔、京剧等戏剧传入藏区。文化的和谐促进了血缘的亲合，汉藏联姻的家庭在这里大量产生。①

① 黄云：《中国少数民族地区跨国运输通道研究》，载《中央民族大学》2010 年。



通道经济理论溯源

通道经济首先是一种立足于区域发展的理论模式，与传统区位理论和区域分工理论密切相关，而均衡增长与非均衡增长奠定了通道经济形成的基础条件，区域经济开发模式由点、线、面向体的发展演进亦是通道经济发展完善的过程。

第一节　区域发展的基本理论

区域发展理论是在宏观区位论的基础上发展起来的一门新兴的学科，它主要包括传统区位理论、地域分工理论以及不平衡区域发展理论等。

一、传统区位理论

传统区位理论是研究人类经济社会活动的空间及其空间中的相互关系的学说，是区域经济学的基础理论，同时，也为区域发展以及国土开发与整治、城乡建设的研究与规划提供了方法论。

（一）农业区位论

农业区位论是研究农业生产类型随农业区位变化的特点和规律的理论。德国农业经济学家杜能（J. H. Thünen）在对农业生产区位进行深入研究后，于1826年在其著作《孤立国同农业和国民经济的关系》（第一卷）中提出的著名的农业区位论[1]。杜能提出农业区位论，是在德国农业企业化发展的

---

① 陆大道：《区域发展及其空间结构》，科学出版社1995年版。

时期，他提出了围绕消费中心形成了一系列的同心圈的“杜能圈”（Die Thünenischen Kreisen），或是“杜能环”，以城市为中心，由里向外依次为：自由式农业圈层、林业圈层、轮作式农业圈层、谷草式农业圈层、三圃式农业圈层和畜牧业圈层。杜能奠定了农业区位理论的基础，也被推崇为区位论的鼻祖。杜能的农业区位论阐述了以农业生产的区位选择进行经济分析的途径，从级差地租出发，以利润大小为转移，得出了在距离市场远近不同的地区应配置不同的农产品以及采取不同的经营方式的结论，指出随着对中心城市距离的增大，农业经营方式的变化由集约到粗放，其布局也随之相应变化。这一理论对研究农业的合理布局以至整个生产的合理布局有重大影响。

（二）工业区位论

工业区位论是研究工业企业区位选择的原则和方法的理论，德国科学家韦伯（Alfred Weber）于1909年发表的《工业区位论》标志着工业区位理论的问世。韦伯提出工业区位理论的时代，是在德国工业革命之后，近代工业有了较快发展，伴随着大规模人口的空间转移，尤其是产业和人口向大城市集中的现象尤为显著，在这种背景下，韦伯从经济区位的角度，探索工业生产活动的区位原理，并试图说明和解释人口的大规模空间转移以及城市人口、产业的聚集现象。

韦伯的工业区位论认为工业的地区分布应遵循“生产费用最小，节约费用最大”的基本原则，并且认为区位因子（是指经济活动在某个特定地点进行时所得到的利益）决定生产场所，将生产吸引到生产费用最小、节约费用最大的地点。韦伯将区位因子（只适用于某些特定工业，如湿度对纺织工业，易腐性对食品工业）分为两种，即一般区位因子和特殊区位因子。韦伯认为，决定工业企业在什么地方配置，有三个一般性的因素，即运费、劳动力费用和凝聚力，并认为运费对工业区位的基本定向起着决定作用。运费因子是韦伯研究的中心，他认为工业分布首先应考虑把工业企业建立在运输费用最小的区域，并指出运输因素是决定工业区位的最基本因素。

（三）中心地理论

中心地理论是关于一定区域（国家）内城市等级、规模、职能及其空间结

构的学说，亦简称城市的“等级—规模”学说。德国地理学家克里斯塔勒(W. Christaller)在1933年发表的《德国南部的中心地》一书中，首次从城市或中心居民点的供应、行政、管理、交通等主要功能的角度对城市居民与地域体系进行了论述，并被概括为“中心地理论”。该理论揭示了城市、中心居民点发展的区域基础及“等级—规模”的空间关系，为区域规划和城市规划提供了重要的方法论依据。

中心地理论认为，城市是人类经济社会活动在空间的投影，位于地域的中心地点，起着周围区域中心地的作用，也就是区域的核心。中心地(城市)以收集输送地方的产品，并向周围区域居民提供所需要物质和服务而存在。从这一基本论点出发，克氏探讨了中心地(城市)对周围区域所担负中心服务的职能。中心地理论在西德的国土与区域规划中得到了积极的应用。1965年4月，西德政府颁布了《联邦空间整治法》(BROG)，其目标是实现全国各地区居民享受“同等的生活条件”，其具体手段是“点轴开发”，“点”是指中心地和开发重点，“轴”是指开发轴，中心地主要是指具有中心地意义的市镇村，开发轴是聚落轴和连接中心地的结合轴。

(四)市场区位论

德国经济学家廖什(A. Löcsh)利用克里斯塔勒的理论框架，将中心地理论发展成为产业的市场区位论，其标志是廖什于1940年发表的《区位经济学》，并使其成为市场区位论的主要奠基人。

廖什理论的特点是把生产区位和市场结合起来，提出生产和消费都在市场区内进行，生产者的目标是谋求最大的利润，能维持最低成本的区位往往不一定能保持最大利润，因此，正确选择区位要谋求最大市场或市场区。廖什认为，需求的大小，部分是随价格变化的，也割据生产配置位点的选择和市场区规模的变化而变化，必须全面考虑运输成本、生产成本、总成本以及总收入的定向原则，选择最佳配置点，只有达到最大的点才是最佳配置点的集合，或者其配置中心的重合。同时，廖什又将区域聚集划分为地带和区。所谓地带，就是同类工业区的聚集；所谓区就是彼此相互分离的市场范围。廖什还详细地讨论了各类的市场区的边界、聚集点和区的划分，为空间结构理论奠定了基础。

二、区域分工理论

(一)亚当·斯密的绝对利益理论

在1776年出版的《国民财富的性质和原因的研究》中,亚当·斯密提出了作为区域分工和国际贸易理论的基石性理念:绝对利益理论,或是绝对成本说,论证了地域分工的合理性,即每个生产者为了他自己的利益,应集中生产对社会有利的产品,然后用其销售所得,去购买其所需要的其他重要物品。亚当·斯密认为每个国家都有其具有绝对优势的、适于某些特定产品的生产条件,而导致生产成本绝对低,即所谓的绝对利益理论。如果每一个国家都按照这一原则进行专业化的生产,通过贸易进行交换,将会使各国的资源、劳动力和资本得到最为有效的利用,这便是亚当·斯密地域分工学说的核心观点。

亚当·斯密认为,分工能提高生产效率,而且分工的直接根源是人类相互交换产品的需要,而这种需要是人类的"利己心"引致的,分工原理适于地域分工和国际分工。由于分工,劳动者专门从事某种操作,这就能提高其熟练程度,增进技巧;避免劳动者由一个工作转向另一个工作造成的时间损耗;比较容易改进操作方法,开展革新和发明活动。这样就能够使同等数量的劳动者完成比过去多很多的工作量,增加劳动产品的数量和提高质量。人类从"利己心"出发,总是致力于某一种特定业务,而不亲自生产自己所需要的一切产品。正因为如此,人类便产生相互交换产品的需求,不是分工引起交换,不是生产决定交换,而是人类的"利己心"要求交换,交换引起分工,分工的程度受到市场大小的制约。国际分工是地域分工的最高表现形式,指导国际分工的是优势原则。各国都存在某种绝对优势,因而拥有某些优势产品。这些产品在价格上占有优势,在国际市场上有较强的竞争力,各国为了自身的利益,都专业化生产具有优势的产品,实现了国际分工,并在国际贸易中获得较大的利益。

(二)大卫·李嘉图的比较利益理论

1817年,大卫·李嘉图在其《政治经济学及赋税原理》中提出了意义深远的"比较成本说",或称为相对成本论。根据比较利益理论,如果两个国家

中的一个能以较低的成本生产各种产品，两国间的地域分工和贸易会对双方有利。李嘉图的比较成本学说回答了亚当·斯密绝对成本学说无法回答的问题。假定甲、乙两国都生产A、B两种产品。甲国生产这两种产品的生产费用都低于乙国。在这种情况下，甲国没有必要同时大量生产这两种产品，而是在两种产品中优中择优，生产优势更大的那种产品。乙国这两种产品都处于劣势，但不是两种产品都不生产，它可以生产劣势相对较小的那种产品，用于和甲国的交换，李嘉图认为，两国产品的交换，取决于生产这两种产品的比较成本，而不是生产两种商品耗费的绝对成本。

斯密和李嘉图的学说，都包含一个理论假设，即国际分工的专业化生产是各产业部门之间的分工。这种假设排斥了生产要素在国际间自由流动。这种假设，在国际经济活动日益扩大，各国生产要素已渗入国际经济的再生产之中的情况下，就显得不合时宜了。国际经济活动的扩大，除了国际贸易得到发展外，还存在国际经济合作。比较利益并非来源于国际贸易本身，而是来源于国际分工，国际贸易只是比较利益借以实现的一种方式。国际经济合作的开展，可以通过生产要素的国际流动来改善一个国家或是区域的要素禀赋，它能直接地获取比较利益。发展中国家可以通过引进先进技术、吸收外来资本，弥补本国技术、资本的缺乏，直接发展较高层次产业，提高生产效益，而不一定只局限于发展低层次产业。

（三）赫克歇尔—俄林的生产要素禀赋理论

生产要素禀赋理论被认为是比较成本学说的完整化和现代国际分工理论的开端，其特点是将国际分工、国际贸易与生产要素（土地、劳动力、资本）联系起来，提出“生产要素禀赋差异”概念，认为国际贸易、地域分工产生的原因是各国“生产要素禀赋差异”，而不是各国劳动生产率差异。生产要素禀赋理论以新古典主义经济学作为地域分工和国际贸易理论的基础，放弃了以古典主义经济学为地域分工和国际贸易的理论基础，也放弃了古典学派以生产劳动来决定价值的观念，而是从成本价格差异角度来进行分析。生产要素禀赋理论认为，地区的分工和贸易的基本地域单位，全世界可划分为若干大地区，大地区又可划分为亚地区，还可以逐级细划。而从一个国家范围来看，国内各地区由于生产要素价格的差异，导致国内贸易和各地工业

区位的形成;从国际范围来看,各国或地区间生产要素分布的不均衡,取决于其自然条件和天然资源、财产占有情况、交通运输条件、经济和社会的安定程度以及生产要素的供求关系等。生产要素分配不均,引起了相对价格差异,加上汇率等因素,商品相对价格的差异会引起商品绝对价格的差异,最后导致区际和国际贸易的产生。生产要素禀赋理论认为各个国家(或区域)的生产要素禀赋不同,要素禀赋的空间不平衡是地域分工的必要条件,同时,国际分工和国际贸易能够更有效地利用各种生产要素。

第二节 非均衡增长理论

与新古典均衡增长理论相反,一些经济学家和地理学家则提出了区域非均衡增长理论。佩鲁(Perrux)的增长极理论、缪尔达尔(Myrdal)和卡尔多(Kaldor)的循环因果积累原理以及赫希曼(A. O. Hirschman)的联系理论均强调在市场机制的作用下,区域之间的发展差距不会缩小反而是扩大,因为规模经济和集聚经济所产生的"极化效应"或"反吸效应"和"报酬递增",将促使资本、劳动力和产出在一定区域的循环积累,而其所产生的"涓滴效应"或"扩散效应"以及政府的转移支付只能将区域差异保持在一定的限度而不足以促进区域间的收敛,因此,非均衡增长理论认为,"只要总的发展水平低,市场力量的自然作用在任何时候都将增加国内和国际不平等"[①],要促进欠发达地区的发展,缩小区域发展差距,必须依靠强有力的政府干预和周密的经济政策,如在落后地区建立"增长极"和"增长中心"以启动这些地区的发展,培养其自我发展的能力,之后再利用市场力量实现这些地区的积累增长。通道经济的形成正是基于非均衡增长背景下的区域经济发展模式。

一、非均衡增长的基本理论

非均衡增长理论源于发展经济学的研究,已被世界各国政府和规划者用来作为推动地区经济发展的主要政策工具,其基本内容包括循环累积因果理论、增长极理论和梯度推移理论等。

---

① Myrdal G, Economic theory and underdeveloped regions. London: Duckworth, 1957.

（一）循环累积因果理论

循环累积因果理论是由缪尔达尔（G. Myrdal）提出的，他认为，在经济发展过程中区域差异是不断扩大的。当发达地区与不发达地区进行自由贸易时，发达地区由于增加了工业品的输出，其工业生产进一步发展，劳动力资源就从生产率较低的农业部门转移到工业部门，发达地区表现为一种上升的正反馈运动。然而，对于不发达地区来说，情形恰恰相反。因而，不发达地区显示出一种下降的正反馈运动。在经济发展过程中构成的富裕地区更加富裕，贫穷地区更加贫穷的循环，就是所谓的"循环累积因果"原理。与此相关联，增长区域与滞后区域之间的空间相互作用，产生两种相反的效应：一是回流效应，表现为资金和劳动力由不发达地区向发达地区的流动，导致不发达地区经济进一步衰退；二是扩散效应，表现为资金和技术由发达地区向不发达地区的流动。在发展过程中，回流效应总是大于扩散效应，因而，如果没有政府的干预，区域差异是会不断扩大的。

根据冈纳·米尔达尔的"累积性因果循环理论"，当地区经济水平较低的时候，应该采用区域不平衡的发展战略使"回流效应"大于"扩散效应"，而当地区经济发展到一定程度水平时，则又应使"扩散效应"大于"回流效应"，促使区域的协调发展，从而保证整个区域经济的协调发展。同时，制度安排和机制创新是突破地区恶性累积性因果循环的关键因素。

（二）增长极理论

在非均衡增长理论乃至整个区域发展理论中，增长极理论占有重要的地位，这一理论曾一度风行，并且直接应用于许多发展中国家的区域发展实践中。最早提出增长极概念的是法国经济学家佩鲁（Francois Perroux）。他针对古典经济学家的均衡发展观点，指出现实世界中经济要素的作用完全是非均衡的条件下发生的。佩鲁认为"增长并非同时出现在所有地方，它以不同的强度首先出现于一些增长点或增长极上，然后通过不同的渠道向外扩散，并对整个经济产生不同的最终影响。"帕鲁在1950年的一篇文章中提到"经济空间"的概念，并将经济空间分为三类，"增长极"是在第二类经济空间——作为力场的空间中出现的。他主张，20世纪的经济是以支配效应为特征的，为了分析有支配效果发生的经济非均衡增长，帕鲁引入"推动性单

位"(Propulsive Unit)及"增长极"(Growth Pole)概念。

增长极理论认为:一个国家要实现均衡发展只是一种理想,在现实中是不可能的,经济增长通常是从一个或数个"增长中心"即增长极逐渐向其他部门或地区传导。因此,在政策选择上,应选择特定的地理空间作为增长极,以带动经济发展。"增长极"理论是一种非均衡发展理论,其实质是强调区域经济的非均衡发展,将有限的稀缺资源集中投入到发展潜力巨大、规模经济和投资效益明显的少数部门或产业,强化"增长极"的经济实力,同周围区域构成一个势差,通过市场机制的传导力引导区域经济发展。"增长极"理论自20世纪50年代以来,大致经历了"产业增长极理论、城市增长极理论、多元增长极理论"三个主要发展阶段。

(三)梯度推移理论

在我国宏观区域发展战略和理论模式讨论中,梯度理论是影响最大并引起广泛争论的理论之一。自上个世纪70年代末80年代初,梯度理论被引入我国总体布局与区域经济研究中,主要是针对我国经济分布的不平衡性,运用这个理论探讨开拓重心的空间转移,调整空间结构的途径。国内梯度推移理论的基本点为:无论是在世界范围,还是在一国范围内,经济技术的发展是不平衡的,客观上已形成一种经济技术梯度,有梯度就存在空间推移。生产力的空间推移,要从梯度的实际情况出发,首先让有条件的高梯度地区,引进掌握先进技术,然后逐步依次向处于二级梯度、三级梯度的地区推移。随着经济的发展,推移的速度加快,也就可以逐步缩小地区间的差距,实现经济分布的相对均衡。

(四)点轴系统理论

点轴系统理论作为我国区域开发的主导性理论与方法,已经提出了有20余年的时间,该理论以克里斯塔勒(W. Christaller)的中心地理学说为基础[①],对如何优化区域空间结构等问题进行了详尽的论述,在点—轴系统理论的基础上,1984年我国学者陆大道根据克里斯塔勒的中心地理论和德国巴伐利亚州区域规划重提出的发展轴设想,初步提出了"点—轴"系统理论,

① 苗长虹:《区域发展理论:回顾与展望》,载《地理科学进展》1999年第4期。

并提出我国国土开发和经济发展的“T”字形结构，即在其后的20～30年的时间内应将海岸沿线和长江沿岸作为我国一级发展轴线，组成国土开发和区域发展的“T”字型结构，将经过有较大发展潜力的铁路干线腹地作为二级发展轴，并确定若干中心城市，组成不同层次重点建设的点—轴空间系统①。

二、非均衡经济发展的不同体现

从全球经济的发展历程和当今世界各国的经济发展来看，非均衡经济发展主要体现在全球经济在整个发展历程中的非均衡以及全球区域经济发展的非均衡和各国内部地区性的非均衡。

第一，全球经济发展的非平衡。自人类历史以来，人类经济社会的发展就是不平衡的。中国的黄河流域、印度的恒河流域、中东地区的底格里斯河和幼发拉底河等是人类最早开发的地区，当这四大河流流域在进行开发、文明不断繁荣的时候，北美、欧洲等仍处于落后时期，而南美和非洲则处于蛮荒时代，等待着人类的发现与开发。到中古时期，地中海古罗马、古希腊商品经济的发展突破了国界，走向国际化，在地中海地区进行着国际性的要素交换，而其他大陆国家却还依然停滞在传统农业经济阶段。到了世界近代史，英美国家发起工业革命，欧洲诸国相继进入电气化时代，与此同时，世界上绝大多数国家包括远古的四大文明之地，却停留在传统的农业和手工业时代。

第二，地区经济发展的非平衡。从全球范围来看，世界七大洲的经济发展水平非常不平衡，北美和欧洲作为全球最为发达的两大洲。2010年，整个欧盟和美加地区的经济生产总值为32.29万亿美元，聚集了世界经济总量的52%以上的财富②，其次是大洋洲、拉丁美洲和南美洲、亚洲和非洲，每一个大洲作为一个相对独立的经济地理单元，其内部的经济发展差距也非常显

---

① 陆大道:《2000年我国工业生产力布局总图的科学基础》，载《地理科学》1986年第2期。陆大道:《我国区域开发的宏观战略》，载《地理学报》1987年第2期。陆大道:《区域发展及其空间结构》，科学出版社1995年版。

② 数据来源:国际货币基金组织，《The World Factbook，世界概况》，美国中央情报局(CIA)出版。随着中国等金砖国家的加快崛起，欧盟和美加地区在全球经济总量中所占比重明显下降，2005年，欧盟和美加地区的经济生产总值为26.48万亿美元，占当年世界经济总量的58%。

著，就整个亚洲而言，其人均GDP与北美、欧洲等地区相比，相差很大，但从具体国家来看，就表现出内部的巨大差距，东北亚地区的日本和韩国的人均GDP又比欧洲许多国家要高，而同时，中国香港、中国台湾和新加坡等地区的工业化程度很高，市场经济高度发达。

第三，沿海国家的地区发展非平衡。世界级的区域经济体往往是由若干个国家构成的地理单元，而国家级的区域经济体则是由一国内部产生的，每个国家内部又可分为若干个地区，根据经济划分还可将地理相连、产业相似的若干地区合为一个经济区。在国家内部各地区之间，由于地理条件和开放程度的差异，经济发展也是非平衡的。一般而言，地势平坦、气候适宜、交通便利的沿海地区经济相对比较繁荣，人口比较密集，劳动素质比较高；而地势险峻、气候较差、交通落后的内陆或是偏远地区的经济发展往往滞后，人口居住分散，劳动力素质较低，这种地区间经济发展的非平衡性几乎在世界上所有的国家均存在。这种非平衡现象的产生不一定是社会制度落后的结果，很大程度上是地区间经济地理禀赋的作为，在同一社会制度下沿海发展总要比内陆快，这是经济规律和自然规律双重作用的结果。从经济规律角度来看，资本投入是增值效益偏好的，讲求比较成本、比较价值和效益。沿海地区地势平坦，生产运输方便，人口密集，产品销售市场广。一个国家经济发展必经从沿海向内陆推进，而不是从内陆向沿海推进。我国的改革开放也是遵循了经济发展非平衡的规律，从沿海向内陆推进的。

总的来看，在人类社会发展过程中，区域间国土资源开发水平和经济社会发展水平的差异并不是一开始就存在的。在经济社会发展的初期，区域间的差异不明显，甚至没有，随着区域资源开发领域的扩大，经济技术的发展，区域间资源禀赋、位置优劣、生活环境等差异开始发挥作用，首先是在城乡之间差异出现，其次是内陆与海洋、资源富集区与贫乏区，交通枢纽地区与交通不发达的偏远地区等之间差异普遍形成。由于经济差异的积累，乃至不同社会因素的作用，在不同地区、国家间经济社会水平、产业结构、科学文化水平以及在国际政治、经济关系中的地位差异，这种差异往往表现为稳定性、持续性的特点，在某些发展阶段，一旦形成，就难以逆转，甚至差距越

来越大[1]。

第三节 区域经济开发模式

从区域经济的开发模式来看，可以按照点、线、面、体四个要素来划分，即点——增长极开发模式（通常表现为中心城市）、线——轴线开发模式（表现为流域经济和交通经济）、面——环圈开发模式（表现为板块经济）、体——超行政区域开发模式（表现为一个国家内的区域合作或国际次区域经济合作）。

增长极开发模式：一是适用于处在较低发展阶段的“点”上，如各级城镇，这是带动性增长极布局；二是适用于高度发达的城市，集中配置有限的稀缺资源，这是乘数效应增长极布局。城市化和小城镇建设，就是增长极地域开发模式的应用。增长极是多层次的，也是多种形式的，地域增长极只是一种形式而已。

轴线开发模式：一是适用于发展中地区，属于放射性布局；二是适用于经济密集地区，属于地带性布局。

环圈开发模式：适用于城镇密集的较发达地区。这一地区通过新旧点轴线的不断交织，在空间上形成一个节点网络体系，开发的经济空间较大。属于板块性的布局。

超行政区域开发模式：是区域经济在一定时期走向全国化和国际化的表现。当今世界，作为“超国家机构”的三大专门性国际经济组织——世界贸易组织、国际货币基金组织和世界银行，就是区域经济全球化的产物，其合作的内容主要是建立和维护规则。

上述四种模式所涉及的地域逐步放大，层次相对提高，管理难度逐步增加，由低级向高级发展，后一层次涵盖前一层次，前一层次是后一层次发展的基础，后一层次是前一层次的发展方向[2]。

---

① 陆大道：《区域发展及其空间结构》，科学出版社 1995 年版。

② 樊荣强：《区域经济开发模式研究》，载《中国营销传播网》2003 年。

一、点——增长极开发模式

从学科归属角度看，通道经济应属于区域经济学的范畴，其理论基础可以追溯到佩鲁和布代维尔的增长极理论以及沃纳·松巴特的"点—轴"开发理论。增长极概念实际上有两层含义：第一，从经济意义看，增长极是指主导产业部门对经济发展的推动作用；第二，从地理意义看，是指区位条件优越的地区宜于经济发展。可以认为，第二层含义直接催生了"点—轴"开发理论。因而，"点—轴"开发理论可视为是对增长极理论的延伸。

所谓增长极是指具有主导或创新能力的行业在空间上的集聚。"极化增长"和"增长极"的概念是由佩鲁在1950年和1955年提出的。增长极被认为是有吸力和斥力的中心，具有两个效应，极化效应和扩散效应。增长极理论强调不平衡发展，主张把有限的稀缺资源集中投入到具有创新能力、发展潜力大、规模经济和投资效益明显的少数产业部门、大企业或区位，形成聚集经济和规模经济，以此带动邻近地区共同发展。增长极扩散效应的发挥有不同的方式，在经济学界也有不同的主张，以四维模型来看，就是要素的组合，即点—点模式，点—线模式，点—线—面模式，以及点—线—面—体相连的模式。

（一）点—点模式：生长点论

生长点论认为，自从大机器工业出现以后，产业布局特别是第二产业布局的首要特征就是由分散转向集聚，利用"集聚效益"形成"生长点"。我国如果要超越必要的集聚阶段，直接采取"遍地开花"式来扩展产业布局，必然导致经济效益低下。以点生点，以点带点，是聚集阶段最好的扩散模式。改革开放初期，我国选择确定了沿海14个城市作为开放城市，正是加快形成"生长点"的必然举措。

（二）点—线模式：中心辐射论

瑞典经济学家缪尔达尔曾提出核心—边缘模式，通过极化—扩散效应先后发展增长极和辐射地带，逐步消除不平衡发展现象。厉以宁认为对于中国而言，应以富裕地区为中心向周边进行辐射，进而带动中等地区与贫困



图 2-1 我国改革开放初期沿海开放城市布局示意①

地区发展。在实践上,我国京、沪、深三个区域经济增长极的建设和扩散效应的发挥就是采用了这种模式,这说明中心辐射论在我国具有广泛的适应性并由各地创造了许多新的经验。这种中心辐射模式又包括了拓展带动模式、产业转移模式和前店后厂模式。

拓展带动模式:北京发展创新经济的核心区域在中关村科技园区。中关村科技园带动部分郊县工业小区,初步形成环京高新技术产业带的格局,北京的创新空间沿着京津塘高速公路拓展。

产业转移模式:上海是长江三角洲经济实力最强的龙头城市,围绕着上海经济的增长极,长江三角洲经济的空间扩散形成三个扩散区。第一扩散区是苏州、无锡、昆山等地;第二扩散区是南京、常州和镇江地区;第三扩散区是杭州、嘉兴和宁波等地区。安徽、江西等地发展较晚,但逐渐开始接受上海部分产业的转移。

① 考虑到本书的研究目的,并受篇幅所限制,本图未显示南海诸岛。

前店后厂模式：深圳作为珠江三角洲的龙头，对周边地区的扩散功能形成了一种"前店后厂"的格局。深圳扮演"店"的角色，而以东莞和惠州为代表的珠江三角洲地区则扮演"厂"的角色。当前，在产业转移背景下，尤其是随着综合交通体系的不断完善，欠发达地区逐渐与沿海发达地区在某种程度上形成了"前店后厂"的经济关联。

增长极是分层次的，不仅仅是指中心城市，有可能是某一产业，也可以是其他行业，比如，硅谷地带，斯坦福大学是其增长极，硅谷又是美国经济乃至世界经济的增长极。因而，区域经济的发展，要选好增长极，聚集能量。

（三）点—面模式：都市圈论

1996年，经济学家王建提出"九大都市圈"模式，认为中国区域经济应建设各自独立、相互封闭的九大都市圈，即京津冀、沈大、吉黑、济青、湘鄂赣、成渝、珠江三角洲、长江中下游和大上海九大都市圈。通过都市圈式区域结构的形成，来缩小区域经济发展的差异。这是以城市为增长极的点面模式构想。2008年以来，我国相继批准了多个经济新区规划[①]，其中武汉经济圈、中原城市群、成渝经济区等均是都市圈的典型代表，而这些新兴的都市圈在某种程度上打破了以往传统意义上的都市圈格局。

（四）点—线—面模式：菱形开发论

这种模式强调应当首先选择若干发展条件较好、潜力大、区位比较优势

---

① 2005年6月，国务院批准上海浦东新区进行综合配套改革试点，正式开启了我国新一轮区域开放改革。之后，我国区域经济发展格局总体上按照大区域规划、综合配套改革试验区、国家新区以及各类专项示范区四种类型深入推进，其中，大区域规划主要包括东北地区振兴规划、西部大开发规划、中部地区崛起规划以及长江三角洲区域规划等；综合配套改革试验区主要包括浦东新区（2005年6月）、天津滨海（2006年6月）、深圳市（2009年5月）、山西省国家资源型经济转型综合配套改革（2010年12月）和义乌市国际贸易综合改革试点（2011年3月）；国家新区（或地区规划）主要包括武汉城市圈（2007年12月）、长株潭城市群（2007年12月）、广西北部湾经济区（2008年1月）、珠三角规划纲要（2009年1月）、海峡西岸经济区（2009年5月）、关中－天水经济区（2009年6月）、横琴总体发展规划（2009年6月）、江苏省沿海地区（2009年7月）、辽宁沿海经济带（2009年7月）、甘肃省循环经济发展（2009年12月）、海南国际旅游岛（2010年1月）、山东蓝色经济区（2011年1月）、成渝经济区（2011年5月）、云南桥头堡建设（2011年5月）、中原经济区（2011年9月）；各类专项示范区主要包括中国图们江区域合作开发（2009年11月）、鄱阳湖生态经济区（2009年12月）、黄河三角洲高效生态经济区（2009年12月）、皖江城市带承接产业转移示范区（2010年1月）、中关村国家自主创新示范区（2011年2月）、浙江海洋经济发展示范区（2011年3月）、曹妃甸循环经济示范区（2008年1月）、青海省柴达木循环经济试验区（2012年3月）等。2012年6月，国务院出台《关于支持赣南等中央苏区振兴发展的若干意见》，我国区域发展格局进一步走向深入。

明显的地区作为核心工业区，突出中心城市在地区经济发展中的作用，建立多个增长极，以水、陆路交通干线为枢纽的区间经济技术联系空间，采取点状跳跃式的区域发展模式。对我国而言，应以京津、上海、穗深、成渝、武汉作为北、东、南、西、中的经济增长点，连接起来将在地理空间位置上呈现出菱形发展格局。增长极层次选择在发达地区布局中已经开始应用，如上海分层辐射圈以及浙江的城市化设计。浙江的城市化进程是增长极应用的典型案例，目前，浙江的多个城市已成为充满活力的经济增长极，城市化水平达到60%以上。第一层次增长极的杭州、宁波、温州三大中心城市，其面积虽仅占浙江的5.5%，人口占13.8%，但其国内生产总值占32.3%，财政收入占39%。第二层次增长极的县域，在全国经济社会发展百强县中，浙江占20余席。主要城市一小时经济圈的高效运输网和"以地建城"的筹资策略，带动了第三层次的城镇增长极建设，成为浙江经济发展的强大动力。

二、线——沿轴开发模式

所谓轴，主要就是交通通道，交通运输作为区域经济的一部分，是区域经济开发、发展、增强区域间联系的基础性条件。现代化交通运输包括铁路、公路、水道、航线和管道五种运输方式。例如，沿海、沿江、沿河、沿湖，这是以水路交通为轴，这样的开发模式可称之为流域模式；而沿边、沿线、沿路、沿山、沿管道等，这是以陆路交通通道为轴，这两种模式均是通道经济的典型模式。

（一）流域经济模式

河流及其流域与经济发展有着历史性的联系。沿流域布局经济自古以来就存在，而在现代流域经济开发中，美国政府全力开发田纳西河流域，更是流域开发的典范之作。田纳西河是美国第一大河，全长1600公里，流域面积10.5万平方公里，流经7个州。水电资源和矿产资源十分丰富。自16世纪后期以来，由于过度开垦、砍伐、开采，导致洪水泛滥，田园荒芜。到1933年，流域人均收入仅168美元，只及美国平均水平的1/3，是美国最贫困的地区之一。

1933年3月，罗斯福总统实施新政计划，成立了田纳西流域管理局

(Tennessee Valley Authority),简称 TVA,对田纳西河流域进行治理和开发,TVA 由总统直接领导,拥有规划和开发、利用、保护流域内各种资源的权力。田纳西流域综合开发与治理,从防洪入手,通畅航运,开发水电,沿河布局炼铝工业、原子能工业、化学工业等高耗能工业,形成了一条“工业走廊”,因地制宜全面发展农、林、牧、渔各业。经过 50 多年的综合开发与治理,疏通了田纳西河流域,一通百通,田纳西河流域已成为沃野千里、百业兴旺、经济繁荣、航运通达、环境优美的地区。

(二)交通经济模式

1. 日本新干线和“四全综”。二次世界大战后,缺矿多山的日本经济迅速腾飞,原因之一就是开发交通线,全力建设国际进出口市场的运输通道。明治维新后,日本建成了以京滨铁路[①]为中心的干线铁路网。交通线路的连接、辐射加速了三大都市圈的形成。海运和干线把陆上腹地与四大临海工业带连成一体。日本的交通通道建设采用沿线带动模式,成功开发了贫困地区,成为日本著名的“四全综”模式。日本新干线使工业和人口高度集中于三湾一海地带[②],区域发展差距越来越大。于是,日本政府在东京、大阪和名古屋三大都市区控制重工业发展,转向知识和技术密集型产业,在都市以外地区进行大规模的线路建设,这个战略是通过日本政府先后制订的四次全国综合开发计划即“四全综”(CNDP)实施的。“一全综”是增长极战略,即新建 15 个新工业城镇和 6 个工业发展特别区;“二、三、四全综”是促进制造业从大都市向具有吸引力的边缘地区扩散。“据点开发”、建设“定居圈”和“技术集成城市”等措施,弥补了新干线的弊端,促进了地方工业及其相关产业部门的发展,逐步缩小了经济发达区和落后区之间的差距。

2. 亚欧大陆桥。欧亚大陆桥通道建设是我国“十五”计划明确提出的建设任务。大陆桥是指以横贯大陆的铁路为桥梁,以铁路两端的海港为桥头

① 1872 年建成的京滨(东京—横滨)铁路是日本第一条铁路,被誉为日本铁路之祖,从此之后铁路便在这个岛国迅速延伸,到 1906 年铁路总长度突破 5000 英里,形成了以南北干线为核心的铁路运输体系。而中国的第一条铁路——吴淞铁路(1876 年建成)却被清政府拆毁。

② 日本的三湾一海:东京湾、伊势湾、大阪湾和濑户内海。

堡的运输通道，是横跨国际大陆，实行海陆衔接，"一票到底"的国际联运。世界上出现最早的大陆桥是横贯北美大陆的北美大陆桥，第二条大陆桥是西伯利亚大陆桥。第三条是1990年开通的新亚欧大陆桥，它沟通太平洋与大西洋，欧洲和亚洲，东起我国的连云港、日照等沿海港口城市，西行在我国的狭长地带，涉及苏、鲁、皖、豫、晋、陕、甘、宁、青、新十省（区）的400左右个县、几十个市，穿越中亚地区，经俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、波兰、德国等欧洲国家，抵达大西洋东岸荷兰的鹿特丹、比利时的安特卫普等欧洲口岸，全程长达11000公里左右。1992年12月1日，新亚欧大陆桥过境集装箱运输开通，新亚欧大陆桥运输进入试运营阶段。

三、面——环圈经济

所谓面，是指成片的经济板块，表现为环圈经济。我国区域经济发展过程中，在增长极开发和扩散进程之后，经济发展呈现出环圈化趋势，形成了长江三角洲经济圈、珠江三角洲经济圈、环渤海湾经济圈、黄河流域经济带、长江流域经济带等经济合作区或经济发展核心。1996年3月17日，全国人民代表大会第八届四次会议提出在全国建立七个跨省区市经济区域。在七个经济区域中，长江三角洲及沿江地区，东南沿海地区是比较发达的区域。2010年，两区面积占全国的5.7%，人口占全国的20.2%，国内生产总值占全国的34%。环圈经济是一种典型的板块经济，广西北部湾经济区正属于中越"两廊一圈"的"一圈"，即环北部湾经济圈。2009年12月，国务院批复《鄱阳湖生态经济区划》，其建设重点为环鄱阳湖城市群，也是典型的环圈经济。

四、体——超行政开发模式

所谓体，是指跨行政区域的合作组织，经济共同体或各种协定，是一种特殊的区域经济开发模式，分为国内和国际区域经济合作两种形式，表现在区域经济发展趋势上就是区域经济一体化，其过程是全国化和全球化。

（一）内向模式：全国化

我国地域辽阔，区域间差距大，区域开发存在诸多壁垒，尽管改革与发展正在逐步将分割的市场变成一个一体化的大市场，但这期间的种种障碍

依然存在。从区域经济到区域经济一体化，再到全球化，关键在于全国化。这是由我国的国情所决定的，也是我国融入全球化的关键。

区域经济发展过程中的条块分割现象是实现全国化的主要制约因素，解决地方保护主义和行业保护主义问题是关键所在。行业保护主义属于条上的分割，地方保护主义属于在块上的分割。区域经济发展中的条块分割严重影响了全国化进程，体制因素成为关键和根本。从长远来看，国内竞争，有利于全球化。国内竞争能促进产业创新与技术传播，日本、韩国、新加坡和美国成功的工业在国内的竞争是在全球范围内获得成功的一个关键因素。在日本，几乎所有跻身国际市场的主要出口部门都有这块竞争者。没有竞争，企业不愿进行技术革新。企业国际化进程表明，只有当产品在国内市场激烈竞争的情况下，才会变得越来越成熟，从而形成稳定产品，才走向国际化。在目前情况下，要解决区域条块问题，首先是国家对弱势地区和弱势产业的保护要遵循市场规律，地区间行政部门对经济的干预，要讲让渡和共赢。

(二)外向模式:全球化

经济全球化，是商品(包括服务)、信息和生产要素跨国流动，各国经济相互依存程度日益加深，世界经济走向一体化的过程和趋势。20 世纪 40 年代后期至 50 年代是国际区域经济合作的初创阶段。产生了两个具有深远影响的国际区域经济合作组织——经济互助委员会[①]和欧洲共同体。60 年代和 70 年代是国际区域经济合作蓬勃发展的时期。许多有影响的区域合作组织都在这一时期形成。发展中国家的区域经济合作在这一时期得到显著发展，80 年代是国际区域经济合作飞速发展时期。几乎世界所有国家都卷入了国际区域经济合作的浪潮中。进入 90 年代，国际区域经济合作的加强是十分明显的。欧共体在 1992 年实现统一大市场以后，又制定了《马斯特里赫特条约》，旨在使欧共体不仅在经济上实现一体化，而且还要在政治上实

① 经济互助委员会(Mutual Economic Assistance Council)，二次大战后，以苏联为首的一些社会主义国家建立的经济合作组织，简称经互会，旨在通过联合和协调经互会各成员国的力量，促进这些国家国民经济有计划地发展，加速其经济技术进步，提高工业不够发达的国家的工业化水平，不断提高经互会各成员国的劳动生产率和人民福利。1991 年 6 月，随着原苏联的解体而宣布解散。

现一体化，从而向一体化的最终目标迈进。在美洲，美国、加拿大、墨西哥三国签订了北美自由贸易协议。非洲统一组织采纳了“拉各斯行动计划”，建立非洲共同市场。

在全球化背景下，区域经济超行政开发包括如下模式：

第一，面面模式：在欧盟建立之前，欧共体是典型的面面模式的代表。前欧共体委员会主席雅克·德洛尔提出的“同心圆”欧洲，代表了欧洲区域合作的特点。同心圆将欧洲分三环：内环是欧共体12国，目标是建立统一大市场进而实现经济货币联盟和政治联盟；中环是欧洲自由贸易联盟7国，目标是与欧共体密切合作，在欧共体建成统一大市场的同时，建立起欧洲经济区；外环是东欧诸国及土耳其、马耳他和塞浦路斯，通过发展经贸合作关系，建立起联系国制度。

第二，点线模式：北美点辐射模式。以美国为动力源的辐射式的结构形态，既保证美国稳固的主导地位及核心推动作用，又发挥美国经济优势向加拿大、墨西哥两国的扩散，从而形成集团内经济扩散效应。

第三，点线面模式：日本倡导的亚太雁形模式。根据雁行模式，亚洲地区产业结构转换的起点应在日本，排在第二序列的是“四小”（中国香港、中国台湾、新加坡、韩国），第三序列是东盟国家（除新加坡），第四序列是中国大陆，最后序列是印度支那和印度次大陆等。后四个序列的国家和地区像雁队一样，依序紧随日本这只“头雁”向前飞行，产业结构的更新改造和传递依上述次序完成。

历史告诉我们，不参与全球化，将会丧失发展的历史良机。全球化是最切实可行的缩短世界贫富差距的途径。当前，我国区域经济新格局正在形成，正在向点、线、面、体的融合，全国一体化的方向前进。以区域经济一体化应对全球化，正在成为现实。在我国北方，津京唐、环渤海湾经济带以其无可比拟的政治中心优势和雄厚的经济实力，吸引和带动着西北地区以及周边地区的发展；在中部，以上海为龙头、长江沿岸城市带为龙身、重庆三峡水库为龙尾的长江经济合作区域充分发挥雄厚的实力，依靠良好的发展基础和优越的开发环境，提高了对外开放的水平；在南方，依靠香港具有国际贸易中心、国际金融中心、国际航运和空运中心、国际旅游中心、国际信息中

心和交流中心优势,得改革开放之先利和紧邻香港区位优势的广东珠江三角洲加强了与香港的区域协作和深港一体化,并向粤港澳经济圈迈进,对西南乃至全国发挥出更为强劲的吸引力和开放带动功能。而西部地区,随着西部大开发政策的实施、欧亚大陆桥的建立以及大西南出海通道的逐渐形成完善,正在走向区域一体化。

第四节 区域梯度与要素流动

区位梯度是非均衡增长理论的现实体现和必然结果。任何一个国家或是区域,其经济发展过程中,必然存在梯度的差距,这种梯度差距,一方面,表现为自身与外部的差距;另一方面,表现在内部地区发展中所存在的梯度差距,同时,梯度的形成源自区域要素的积累和流动,而这种梯度的存在,形成了不同区域之间的不同区位"势能",这也正是通道及通道经济出现和形成的重要原因之一。

一、区域梯度的形成

区域梯度的存在是客观性的,是区域间差异与差距的体现。区域梯度是一种动态的发展过程,居于最高梯度的地区经济发展,只有不断地接受新的产业和新的生产要素,才能保持其扩散辐射推移的活力,一旦不能接受和发展新产业,则其循环活力就会丧失,并将丧失作为最高梯度的地位和作用。

(一)区域梯度的层次与类别

区域梯度存在不同的层次,从全球经济发展来看,不同洲际、不同次区域、不同国家之间均呈现出梯度发展状态;而对一个国家或地区而言,同样也存在梯度。如对于沿海国家或地区而言,通常沿海地区处于第一梯度,内陆地区处于第二阶梯,而内陆边疆则处于第三梯度。如美国的东海岸,英国的沿海带、我国的东南沿海,都是属于各自经济发展的第一梯度。即使在第一阶梯内也同样存在着梯层[①]。在每一个沿海地区也存在着梯层,内部阶梯

---

① 这种发达地区内部的差距在我国发达地区较多存在,如闽西地区以及粤东粤北地区等,但总体来看,其差距要小于发达地区与欠发达地区之间的总体差距。

层之间在一定条件下是可以互相转化的。如在中国对外开放前,上海江浙沿海地区是居最高阶梯的最发达地区,经过一个时期的对外开放之后,广东沿海则由次发达的沿海地区跃居最高阶梯成为发达的沿海地区。可见经济发展阶梯分布是客观存在的,同时阶梯是无限可分的,并由多个梯层所构成的。

区域梯度的存在是区域非平衡性发展的具体体现,这种非平衡性表现为区域系统之间及其内部各子系统之间的各种梯度①。从物质内容及其性质来看,区域梯度包括了:第一,自然梯度,是指区域运动的自然基础及空间场所。包括自然条件优劣和自然资源禀赋状况梯度,如我国的自然梯度包括自西向东依次降低而成的“三大阶梯”的地形梯度和由西向东矿产资源禀赋递减的自然资源梯度,自然资源是形成其他梯度的自然基础;第二,经济梯度,反映经济发展水平、经济实力、经济势能由发达地区向欠发达地区梯级降低,一般可用人均地区国民生产总值或人均国民收入差别来衡量;第三,技术梯度②,指技术水平由技术发源地向周围地区(或是沿某一方向)梯级降低;第四,人口梯度,指人口密度、人口增长、人口数量和人口素质(劳动技术水平、受教育程度、文化素质、体质状况等),由人口聚集区或人才中心向周围地区(或沿某一地区)渐次降低;第五,信息梯度,反映出信息存量、传输速度及强度等由信息生产中心或信息传递枢纽向周围地区降低的趋势;第六,市场梯度,不同层次的市场间在市场规模、市场内容、市场结构等方面反映的梯级变化态势。

同样,沿海国家或地区由落后变先进,由贫穷到发达,其沿海经济发展必然是首当其冲,率先实现超常规发展。经过一段时期的超常规发展之后,带动全局经济的发展,成为发达经济的国家和地区之后,经济发展再平缓下来,回到常规发展的轨道上来。实现超常规发展,在时空上,必须选择能够

---

① 董锁成:《区域运动论—区域经济发展的时空规律研究》,科学出版社 1994 年版。

② 从区域经济发展历程来看,在区域发展初期,自然梯度往往会扮演重要的角色,但从长远来看,决定区域经济可持续发展的往往是技术梯度和信息梯度,而与这两种梯度紧密相关的是人才梯度,因此,如何形成有效的人才梯度是一个区域尤其是欠发达地区实现真正跨越式追赶发展的根本所在,同时技术梯度力是一种非常重要的区域梯度力,对于经济要素的流动具有很大影响。

实现超常规发展的沿海地带,作为经济发展的突破口及经济成长核,聚集强大的产业辐射和带动能力,向国内其他区域扩散,从而推动其他地区的经济迅速发展起来①。

任何一个国家或地区经济发展之所以呈现梯度发展状态,其根本原因在于价值规律的作用,生产要素具有天然的逐利性,利益高地和利益所在之地,资金、人才、技术、资源等生产要素便向那里流动和聚集。因此在自由市场经济的国家里,在生产分布上,必然产生两种趋势,即生产向某些交通环境最优越、阻力最小的沿海地区集中的极化趋势和生产向广大地区分散扩散的趋势,前者受集聚效应的支配,而后者受扩散效应的支配。由于这种效应的作用力大小相差悬殊,核极化趋势在发展中总是占主导地位,处于高阶梯,不断地向中低阶梯扩散推移。

(二)区域场及区域势能

区域间由于梯度的存在,产生了不同区域梯度间的区域势能,并由此形成了区域场及其场效应,区域的场效应具体表现为对本区域稀缺要素的需求和吸引,并对本区域丰裕、不适用的生产要素的排斥。法国著名经济学家弗朗索瓦·佩鲁在研究资本主义经济的非平衡增长时,曾将经济空间分为三个类型,一是规划空间,二是作为力场的空间,三是同质集聚空间②。

物理学理论表明,物体除了实体部分之外,还有相互间的作用,这是一种场的作用,例如电磁场、引力场等,从而产生了场效应。由于场和场效应的存在,使处于不同位相上的物体间产生势能。如高压电电场与低压电电场间会产生电位势能,高水位与低水位间因落差而产生的重力势能,高气压与低气压间也存在气压势能;同样的,处于高梯度的区域与处于低梯度上的区域间也存在梯度势能,这是由于处于高梯度的区域因“异质机制”和“竞争机制”的作用,产生很强的集群效应,强大的竞争力使各种经济要素向高梯度聚集,形成强大的经济与科技实力、发达的交通与信息中枢,完备的基础设施与优越的协作条件,充裕的资本,集中的市场等巨大优势和由此产生的

---

① 潘义勇:《沿海经济学》,人民出版社 1994 年版。

② Perroux, F. Economic space, theory and applications, Quarterly Journal of Economics, 1950.

规模经济效应与集聚经济效应。相反，处于低梯度的区域因竞争力弱，在各方面处于劣势，在上述两种区域之间必然产生势，可称之为势能。同时，区域间因梯度势能的存在而存在很强的相互作用，并产生向心力与离心力及梯度力，这种区域间的相互作用成为区域场[①]。

从区域运动发生的渊源、运动的本质以及大尺度纵向考虑来看，区域运动的原动力是生产力，而从具体区域短期的演变发展来看，直接推动其运动的力量则是梯度力，梯度力实质上是由生产发展水平及生产力要素在区域空间的不平衡性（梯度差异）造成的，是由劳动区域分工决定的，如各区域生产水平一致，要素分布均匀，不存在劳动区域分工，就不会有非平衡性基础上的梯度力，因而也就不会有区域运动。

（三）区域梯度力

由于区域梯度势能的存在，产生了一种使经济要素在区域之间流通的力量，即梯度力。这种力量既促使经济要素由低梯度区域向高梯度区域运动，也推动经济要素由高梯度区域向低梯度区域的运动。同样，由于区域梯度的普遍存在，产生了区域势能，进而形成驱使各种生产要素在区域间广泛流动并造成区域扩张和收缩的作用力，形成了区域梯度力。同其他梯度力一样，区域梯度力推进了区域经济活动，经济要素在高梯度区域和低梯度区域之间的流通运动。由于区域梯度形式多样，区域梯度力也具有多种类型，可将其分为两种类型，第一，经济梯度力，即以综合经济指标衡量两个区域因经济实力的梯度差而产生的梯度力；第二，以单一经济要素衡量的反映区域间要素梯度而产生的要素梯度力[②]。

对于区域梯度力的定量描述，可以引力模式为参照，进行推导，引力模式[③]是用以反映一个物体对另一个物体产生的势能大小的数学模型。

$$P_i = \sum_{j=1}^{n} \frac{M_i}{D_{ij}} \qquad (2-1)$$

① 如果说通道经济的最初产生是基于相互资源诉求的发展，则当前通道经济的发展很大程度上是区域势能差距的必然趋势。

② 董锁成：《区域运动论—区域经济发展的时空规律研究》，科学出版社 1994 年版。

③ 引力模型（Gravity Model）特指用类似万有引力公式的空间相互作用模型，最早由美国的 William Reilly 提出。

其中，P_i 是物体对物体 j 的势能，M_i 为物体 i 的质量，D_{ij} 为两物体间的距离，其含义是指某物体对另一物体产生势能的大小与该物体质量成正比，与两物体间的距离成反比。

在区域经济活动中，通常一个区域对另一个区域的梯度力的强弱与该区域的经济实力成正比，经济实力越强，梯度力就越大。具体而言，是与两个区域的实力差距成正比，而差距越大，即一个很强，一个很弱，则强者对弱者的作用力必定很大，反之亦反；梯度力的强弱与区域间的交通距离成反比，遵循了“距离衰减”[①]的规律，而与区域间交通联系的便捷程度成正比，即区域间的交通便捷程度越高，区域梯度力越强，反之亦反。区域梯度力模型如式(2-2)所示：

$$F_{ij} = \sum_{j=1}^{n} G \frac{(M_i - M_j)}{D_{ij}} \qquad (2-2)$$

其中，F_{ij} 区域 i 对区域 j 的梯度力，G 为依据某一区域运动具体的影响因子作用大小及特点而确定的一个常量参数，具体以区域间的交通便捷程度来表示，M_i 、M_j 分别为区域 i 和区域 j 的经济实力和发展水平，一般可以采用人均地区生产总值或是其他综合性的指标来表示，D_{ij} 为区域 i 与区域 j 连通距离的指标，即区域运动“通道、渠道”的通达程度指标，通常是区域位置、交通、通讯条件及区域间距离的函数。

在综合经济指标难以统计或是不能较好地反映当地综合经济实力的情况下，为了更准确地测度区域梯度力，可以采用要素指标综合法，即以区域间要素梯度力的合力来求出区域梯度力，两地间要素梯度力如式(2-3)所示：

$$V_{ij} = \sum_{j=1}^{n} Q \frac{(S_i—S_j)}{Z_{ij}} \qquad (2-3)$$

其中，V_{ij} 为区域 i 与 j 间要素 S 的梯度力，Z_{ij} 是影响要素流动的障碍参数，是两地间距离，是要素流通“通道”便利程度的函数，S_i，S_j 分别为两个区域某一要素丰度或是要素实力指标，Q 为经济常数。V_{ij} 反映区域间各要素

① 距离衰减(Distance Decay)是指通道经济中梯度力随着地理距离的增加而逐渐变弱的规律。

联系和流动的情况，V_{ij} 值的大小反映了要素在区域间流动数量的多少，V_{ij} 的方向代表了要素运动的方向。

如果以 L 来表示区域内劳动力状况，I 表示信息产量或是存量，T 表示区域的科学技术水平高低、科研实力的强弱以及创新能力的大小，用 N 来表示自然资源禀赋状况，C 表示资本丰裕程度，U 表示商品产量和存量，则两个区域间总的经济梯度力如式(2-4)所示：

$$F_{ij} = \sum_{j=1}^{n} Q \frac{(L_i - L_j) + (T_i - T_j) + (N_i - N_j) + (C_i - C_j) + (U_i - U_j)}{Z_{ij}} \tag{2-4}$$

F_{ij} 反映了区域间势能流动的总趋势，F_{ij} 的大小反映这种趋势的强弱，F_{ij} 的方向反映区域势能流动的方向，即 F_{ij} 表示某一区域对另一区域作用力的大小和方向，它代表了某一特定时期内区域扩张和运动的总的趋势和总方向。

区域梯度力和要素梯度力概念的建立及其定量描述，有利于把握区域势能和要素运动的总趋势和总方向，并以此为客观依据制定合理的、操作性强的区域发展模式和区域政策，使区域开发实践建立在客观的区域运动规律基础之上，使区域间各要素“通道”畅通，各区域协调发展，实现各种资源的最佳组合和最优配置，达到各区域的共同繁荣①。同时，区域梯度力和要素梯度力是通道经济产生形成与发展演进的重要力量。

二、区域梯度下的要素流动

在区域梯度力的作用下，区域通常会产生“聚集”和“扩散”效应，并以此为基本形式进行运动，在空间上，长周期内的运动即在较长时间内区域系统的等级与规模的高级化和大型化，功能与结构的复杂化和完备化，以及整个区域系统的发展、运动的有序化，特别是明显的区域系统空间结构的更加复杂多样化和空间范围的不断扩大化，表现为区域系统的质变过程。另一方面，从短周期和具体物质内容来看，则表现为短周期运动，即区域系统内外的各种要素流（实体性或是非实体性）经常不断的运动，这可以视为区域系

① 董锁成：《区域运动论—区域经济发展的时空规律研究》，科学出版社 1994 年版。

统从无序向有序、从低级向高级演化的量变的积累过程。各种要素“流”是在要素梯度力的推动下,沿交通线、通讯网络以及各种通道体系运动而形成的,因此梯度力的存在是要素“流”产生的直接原因,各种交通、通讯网络(运动渠道)的存在是要素“流”产生的必要条件,梯度力的大小和方向决定着要素流的流量与流向[①]。从生产要素“流”的构成及其运动特点来看,主要表现为劳动力、资金、信息、技术、商品、物质的流动,并在此基础上形成了区域间的产业流动,以及相应的制度流动。

(一)劳动力流

劳动力流是指劳动力要素在区域间的流动,一般情况下,劳动力会由低工资区域流向高工资区域、由落后区域流向发达区域,如在城市化的过程中,大量的劳动力从乡村向城市的流动,就是劳动力流的典型体现。根据鲍莈和斯坦因理论可得到劳动力流的模型(见式2-5):

$$L_{ij} = f(W_j - W_i) \quad L_f > 0 \tag{2-5}$$

其中,L_{ij}为劳动力在区域i和区域j间的流量,W为实际工资率,劳动力流量大小与两地间实际工资率的差距成正比,同时距离越远,越不利于劳动力的流动,即与距离等障碍因素成反比,因此,可以得出使劳动力要素流动的梯度力的模型(见式2-6):

$$F_{L_{ij}} = \frac{f(W_j - W_i)}{D_{ij}} \tag{2-6}$$

其中,$F_{L_{ij}}$为劳动力要素梯度力,D_{ij}为两地间劳动力流动的障碍因子,如距离、户籍制度和行政干预等。

在现实经济实践中,劳动力流动在受到要素稀缺规律的作用外,同时还受到政治、文化以及意识形态等多种因素的影响,使得劳动力的“流通”运动变得更加复杂多变,表现出不稳定性、临时性和某种程度的随机性特点。从秦汉时期的戍边移民,到因战乱侵袭而逐步南迁,再到清代时期的“湖广填四川”、再到新中国成立以来,为加速内地开发,国家制定特殊政策使劳动力由东部发达地区向西部落后地区发生了几次大规模的迁移,中国劳动力的

---

① 董锁成:《区域运动论—区域经济发展的时空规律研究》,科学出版社1994年版。

转移迁徙始终受到多种因素的影响和制约。

（二）资金流

区域间的资金流有两种类型，第一类是因政府或私人财团投资引起的；第二类是发达区域对落后区域投资引起的。区域间资金流的总趋势是在资金要素梯度力的作用下由发达区域向落后区域流动。同样，依照鲍茨和斯坦因理论，可以得到资金流模型（见式2-7）：

$$K_{ij} = g(r_j - r_i) \quad K_g > 0 \tag{2-7}$$

其中，K_{ij} 为资金在区域 i 和区域 j 之间的流量，r 为资金偿还率（回报率）。经济越发达的区域，资金偿还率越高，经济越落后的区域资金偿还率越低，因此两个区域间经济差异越大，资金偿还率差距也就越大，因而资金流动的梯度力随之扩大，则资金流就越大，反之亦反。资金要素流动的梯度力模型为（见式2-8）：

$$F_{K_{ij}} = \frac{g(r_j - r_i)}{D_{ij}} \tag{2-8}$$

其中，$F_{K_{ij}}$ 为区域 i 和 j 之间资金要素梯度力，D_{ij} 为两地间资金流动的障碍因子，如区域间制度性壁垒或是行政干预等。投资所引发的资金流对落后区域会产生投资的乘数效应，拉动区域经济发展。资金流的实质是反映社会财富在区域间的分配问题，国家只有制定合理正确的区域投资政策，才能使不同发展水平的区域同时受益，协调发展，共同繁荣，才能缩小区域间的差异，否则因区域政策的不合理，将引起更加不合理的资金流，造成资金利用效率的低下，将进一步扩大区域间的发展差距。

（三）技术流

技术作为经济发展的核心生产力，以知识及其各种媒介（书籍、报纸和网络等）、人才、技术设备、技术经验和新的科技发明等实体性或非实体性的形式传播、转移，形成科学技术流。技术流是由发源地向科学技术引力中心扩散运动的，所谓技术引力中心是指对新技术和其他技术具有一定技术适用性和相应消化吸收能力的人才中心、企业中心和资源集中的开发区等。技术流的运动方式有梯度推进和跳跃转移两种模式。梯度推进是指由发源地向四周由近及远梯度传递，而跳跃转移则是不受空间限制的跨越

式转移。一般而言,在经济发展早期或区域开发初期,由于生产力水平低下或经济实力薄弱,交通、通讯设施建设落后,造成了“渠道不畅、通道不畅”的局面,严重限制和束缚了科学技术的空间转移和流通,因而只能由近及远而依次传递,吸收技术的先后、快慢则与到技术发源地的距离成反比。18 世纪之前,世界范围内的科技转移多是采用这种形式,而产业革命以来,科学技术发生了几次大规模的革命,生产力得到了飞跃性的发展,科学技术的传播手段和方式日益多元化,传播渠道(通道)愈加畅通,尤其是在进入 20 世纪后,新的科技革命使得生产力得到了空前的发展,科学技术总的传递趋势逐渐转变为以跳跃式转移为主,其中又分为等级跳跃式转移和随机跳跃式转移。前者一般以新技术的发展和创造成果转移为主;后者则以发达区域的传统技术(对于落后区域而言仍属于先进技术)转移为主。

目前,在科学技术加速发展规律的作用下,科技创新的周期不断缩短,传递的速度日趋加快,新技术的引力中心越来越多,传递手段日益现代化、信息化、网络化,且快速高效①。因此,技术流动的规模、范围、速度都达到了前所未有的水平。技术流长期运动的结果表现为技术中心在世界范围内的空间跳跃式转移,从古代中国——文艺复兴时期的意大利——工业革命时期的英国——20 世纪的美国——技术中心的全球化,世界科技传递及科技中心迁移都表现出加速的规律。科学技术流对区域的成长有着巨大的作用,它将新的生产力传入某一产业领域,催生新的产业部门,并带动其他部门,同时吸引其他要素流,极大地促进区域经济的发展。

(四)信息流

信息是现代经济发展的重要经济要素,是财富的源泉,信息流的强弱及其传递通达度直接影响到区域的兴衰,因为区域上的一切活动包括其他要素流的产生和运动都建立在首先获取有关信息基础之上的,信息传输渠道阻障,则信息流不通畅,区域系统就无法正常运行。信息流是由信息源地向

---

① 技术流与信息流具有互为促动的作用,信息流的加快将有助于技术流的加快,而技术流的流通效率(一定程度上与制度设计有关)也直接影响了信息流的流通速度。

四周通过信息传输网络辐射传播的，相比较而言，信息流的传递速度最快，传递距离也最远，其“流动”成本也是最低的。同时，信息流的传递方式与其他要素流的流动有所不同，随着现代信息技术的飞速发展，信息的流动更多是采用一种网络虚拟、非正式性的渠道。

（五）商品流

商品流是指在区域间贸易规律作用下，商品（包括各种生产用品和生活用品）由生产地向消费地、由低价格区域向高价格区域的运动[①]。商品流的运动是一种“对流”式的运动，可以视为是在市场梯度力作用下商品的运动。商品流在城市区域之间和城市及其腹地之间尤为活跃，反映了区域间联系程度。商品流可以刺激流入区居民的消费欲望，改变其消费心理及消费行为，提高其消费素质和质量，满足居民各种需求，提高生活水平，并促进生产的发展，同时，可以增加流出区的收入和资本的积累，增加储蓄，并诱使流出区进一步投资，扩大生产规模，以乘数效应带动相关产业，实现经济的进一步繁荣。

（六）产业流

产业流是指建立在上述相关要素流的基础之上，并综合形成的产业在不同区域之间的流动，产业流具体表现为产业在区域间的转移与承接，高产业梯度的区域由于产业结构升级和产业更替的自身要求，将传统产业，但相对于低梯度区域而言依然属于新兴产业的产业转移出去[②]。产业流是与资金流、项目流以及企业的迁移紧密相连的，并因产业流而带动技术流、人才流和信息流等。从工业生态学的角度来看，产业流属于区域间“产业供应链网络”，通过产业的流入和流出，实现了区域工业生态系统的代谢和控制。

---

① 产业流和商品流具有一定的对称关联，并在一定程度上呈现负关联。即假设如果两个地区中一个地区聚集了所有产业生产，则商品流将是单向的，这种区域间的产业与商品关系与传统认识的资源要素禀赋完全不同，未能发挥不同地区的特色资源优势，资源的配置效率和产出效益将是非常低下的，从这一点来看，产业在区域之间的转移就更加符合通道经济的发展本意，即提升区域间的要素资源利用效率。

② 产业流在区域之间的流动往往体现为传统产业与新兴产业在区域之间的交替转移，尤其是在当前国家加快推进战略性新兴产业发展的背景下，进一步加速了由发达地区向欠发达地区的产业流动。

（七）制度流

制度作为一种新型的资源要素，其流动对于实现区域间的互动发展和通道经济的发展，至关重要。制度流集中体现在区域间的制度学习和制度借鉴，当然，这种制度的学习和借鉴也主要是从高梯度区域向低梯度区域的扩散和辐射，但是，与其他的资源要素的流动的本质区别在于，其他的一切要素，包括商品流和产业流都是一种逐利性的流动，是在经济梯度力和市场利益趋向的驱动下而形成的，而制度流一定程度上也表现为高梯度区域向低梯度区域的“流动”，但本质而言，制度流是一种内生性的、自发性的“流动”，是在所有的要素流动中几乎完全能够为区域经济体自身所左右的，是一个区域基于自身发展的诉求和前进动力而表现出的一种制度学习意愿①。同时，制度流并不绝对是从高梯度区域向低梯度区域的流动，在很多时候，低梯度区域同样可以通过制度创新而实现其制度高梯度化，而这种制度高梯度化将极大地促进其他要素的流动，加速区域经济的发展。

从某种角度来看，所谓的商品流、产业流都属于一种综合性的要素流动，是不同要素交互流动、相互作用的综合体现和作用，是对区域经济发展影响最大的“流”。产业流和商品流具有一定的对称关联，并在一定程度上呈现负关联。即假设两个地区中一个地区聚集了所有产业生产，则商品流将是单向的，这种区域间的产业与商品关系与传统认识的资源要素禀赋完全不同，未能发挥不同地区的特色资源优势，资源的配置效率和产出效益将是非常低下的，从这一点来看，产业在区域之间的转移就更加符合通道经济的发展本意，即提升区域间的要素资源利用效率。制度作为一种新型的资源要素，对于区域经济的发展，尤其是区域间的协调发展具有极为重要的作用，通畅的制度流是建立在区域之间良好协作沟通机制上的，并与信息流、技术流、产业流等具有紧密的关系。制度流是推进区域构建协调机制、实现协调发展及至和谐的“催化剂”。

区域的要素“流动”，普遍存在于各区域内部及区域之间，是区域系统演

---

① 作者在主持2011年国家社科基金西部项目《西南民族地区经济社会发展的经验学习及其机制研究》（11XMZ058）过程中，从初步研究成果来看，基于“制度流”的欠发达地区的制度学习及其相关机制的建立正在成为欠发达地区实现可持续发展和跨越发展的关键所在。

进、运动、发展的基本表现。在实践中，人为因素往往促进或阻碍要素的流动，因此，政府的决策尤其是宏观层面的决策就显得至为关键。按照各种要素“流”的客观运动规律，制定合理有效的政策采取有效措施促进和加强各种要素流，使之畅通无阻，不仅可以调节并逐步缩小区域间的差距与矛盾，同时可以使区域经济和整个国民经济系统协调运转，相互促进，加快发展。



通道经济的基本理论

通道经济是建立在经济学理论基础上的，以区域经济问题研究为主旨的新的研究领域，并以通道体系的建立和完善为手段和过程，提高区域资源配置效率，最终达到区域经济发展的协调乃至和谐发展。

第一节　通道经济的基本内涵和定义

在经济地理中，"通道"与"交通线"往往是同一概念。当前，有关运输通道的概念很多，有江、河(river)、湖泊(lake)、运河(channel)、海洋(ocean)、航线(seaway)、水路或水道(waterway)、公路(highway)、道路(road 或 way)、铁路(railway 或 rail)、管道(pipeline)、航空线(airline 或 air)等，此外还有诸如 corridor(走廊)、link(线路)、passageway(通道)、path(路径)、route(线路或路径)、thoroughfare(通道)等。"通道"虽然有"道路"的作用，但并不等同于"道路"。国内外有许多学者，都试图根据自己的研究内容与目的，给出"通道"一般性的解释：《韦氏大词典》中关于"通道"的条目写道：通道是跨越外国领土的狭窄地带，或是连接一国的一部分与他国地带或连接两国间的一部分地带。《公共运输词典》把通道定义为："在某一区域内，连接主要交通流发源地，有共同流向，可以有几种运输方式可供选择的宽阔地带。"[①]就通

① 李兵：《国际战略通道研究》，载《中共中央党校》2005 年。

道经济的本质内涵而言，其基本的目的是促进资源在区域间的自由、协调、有序的流通，达到资源配置合理化的目的。这也正是经济学从纯粹理论走向实际应用，在经济学应用化的过程中经济学科永恒的主题。

一、通道经济的基本内涵

法国著名经济学家佩鲁的"发展极理论"认为，人类的经济活动并不是均匀地分布于各个地方，而是趋向于集中在一些特定的地方。同样，增长并非同时出现在所有的地方，它以不同的强度出现于一些增长点或发展极上，任何地方只要拥有一群支配型的单元，就可以发展成为"发展极"。而当交通作为重要生产要素配置出现之后，人的经济活动及其经济增长就往往容易流向"交通区域"，并出现因交通带来的经济增长现象，故而形成经济策源地（即增长极）。区域发展在空间上将随之产生极化效应和扩散效应，即所谓通道经济的发展和形成必须要有适当的环境和条件作为依托。

通道经济的出现和发展是与经济地域运动和区域经济发展非平衡紧密相关的。经济地域运动属于区域经济地理学的前沿领域，经济地域运动论所研究的主题是从不同的深度和广度揭示经济过程在地域空间上分化、组合、运动的必然的本质联系，探讨不同类型经济地域形成、发展的内在机制，也即经济地域发生、发展和演进的一般规律，从而揭示各种决定区域经济发展的时空过程①。关于区域差距的研究，一直以来，都是区域经济理论和经济地理理论所关注和研究的重点，早在 1898 年，德国地理学家阿尔弗雷德.赫特纳（Alfred Hottener）便指出：从最古到现在，地理学的明确主题是认识地理区域之间的相互差异②。而通道及通道经济的形成与发展正是与区域差距紧密关联的。

通道经济处于一个非平衡非线性的开放性的经济地域系统，所谓非平衡性是指组成经济地域系统的子系统及其单元的功能、作用不是等同的、均匀的，这导致经济地域单元之间及各子系统之间互补、重组的协作及势差的动态作用；所谓非线性是指经济地域系统中各子系统的增长不成比例、系统

---

① 董锁成：《经济地域运动论—区域经济发展的时空规律研究》，科学出版社 1994 年版。

② R. 哈特向著，黎樵等译：《地理学性质透视》，商务印书馆 1983 年版。

的整体功能的非可加性和与之相关的放大作用。开放性，一方面是指一个地区从外部环境获取物质、信息和能量，同时又向外界耗散物质和能量，并传递信息。另一方面，指各子系统也是相互紧密联系的，而不是孤立封闭的，如在区域经济系统中消费、生产、交换、分配子系统之间和各子系统内部及其外部环境之间存在着劳动力流、资源流、资金流、技术流、信息流、商品流、产业流等相互联系，既有空间、时间的联系，又有制度、经济的联系。因此，通道经济是一种以市场为导向，以贸易为先导，以合作为基础的外向型、开放型经济模式。

通道经济的内涵包括四个方面：

第一，通道沿线地区在互惠互利的基础上，实行互相开放的合作经济体系。通道中资源优化配置，技术广泛交流，信息互相流动，在工业、农业、能源、交通、生态以及信息服务等方面进行全面合作。

第二，通道沿线地区要进行职能分工，形成不同类型、不同特色的区域经济体系。要发挥区位优势、资源优势，发展特优产业，并建立起通道的产业链。通过区域间产业的分工与合作，培育和壮大龙头企业，不断提高通道内各个行业在开放条件下自主发展的能力和在国内市场的竞争力。

第三，通道沿线地区之间、城乡之间要实行城乡分工，建立起密切联系的经济体系。城市应当成为通道经济的经济中心、信息中心和交通运输枢纽等，乡村则应当成为城市的外围区域。农村负责农产品的原材料种植，城市则发挥优势加工转化升值，然后再进行流通。通过城乡分工形成城乡结合、工农结合、产销结合的经济网络。城市之间应该自由开放，通过交通沿线的城市经济发展，由原来的地区割据、行业封锁的封闭式系统，向社会化的、区域一体化的经济体系转变。

第四，通道沿线地区之间、城乡之间要建立起联合行动，连片开发，整体推进的经济体系。在发展经济的情况下，建立连片发展的产业体系，整体推进区域间的经济发展，广泛进行人才、技术、教育、文化的交流合作，推动通道经济的快速健康、可持续性发展。[①]

① http://gtdx.gaotai.gov.cn/ReadNews.asp? NewsID = 804。

二、通道经济的基本定义

通道经济是指建立在交通通道、产业链纽带基础之上的，立足于区域经济一体化的发展选择，以经济扩散、互补发展的完全市场化的开放型经济发展模式。所谓通道经济，就是在经济全球化和区域经济一体化背景下，依托良好的（或潜在的）区位条件、自然资源和人文条件，以交通通道、产业链纽带为基础，以接受区域核心经济区经济辐射和产业转移为途径，以参与区域经济合作和分工为手段，依托通道的优势，并通过市场手段，构建城市走廊、产业走廊，实现产业向通道的集聚和扩散，从而实现通道区域的跨越式发展的一种区域经济发展模式。

通道经济的发展是以地理环境相联结为前提，以发展城市经济为中心，以交通干线为依托，以经济合作为纽带，交通干线的省际之间、城乡之间、各产业之间建立密切的经济联系，通道经济区中实行城乡分工，地区分工，形成一个主干线贯通，支线流畅，横向到边，纵向不断延伸的工业、农业、商贸、旅游等产业全面发展的新的经济网络①。通道经济并不局限于某一地段、某一县市，而是一个大通道的概念，地理经济的概念，区域经济的概念。发展通道经济，首先必须依托重要立体交通运输形式和主干线路，并在沿线区域和辐射区域内而不断发展起来的一种外向性的次区域经济，形成通道经济。可以说，大通道经济主要是依托现代交通发展而进行的经济调整、产业培育、资源开发和生产力布局的一种典型的并在一定程度上打破了行政区域及条块分割的区域经济。

通道经济属于区域经济学范畴，包括了三个层面的含义：一是通道经济的发展是以一定的物质条件和通道优势为基础的，即必须具备良好的地理环境、自然资源和人文条件；二是市场经济在通道经济资源配置中起基础性的作用。资源的天然稀缺性决定了通道经济资源的配置必须通过价格、供求、竞争的市场手段和机制来完成；三是通道经济发展目标，就是实现产业向通道集聚和扩散，使国内外生产要素向通道区域涌流，以实现通道地区的

① 参借曾鹏，蒋团标：《基于通道经济下的广西中心城市经济走廊构建反思》，载《城市发展研究》2006年第1期。

经济发展。

通道经济是一个大通道的概念。第一，"通道经济"是一种开放经济。通过交通运输的联系，把区域与海外、内陆与沿海相连，拓展经济发展的空间；通过开放把资源进行优化配置，实现体制创新，把物流、信息、人才、资金、技术、财富聚集到某一区域，形成一个开放的经济体系。第二，"通道经济"是一种流通经济。便捷、畅通的通道是人、物、资金、技术、信息、企业流通的主渠道。通过提高区域的流通能力，以求人便其行、货畅其流、讯通天下，进而转化为经济效益（上世纪80年代流传的"要想富、先修路"就是一个简单的通道经济理念，有了路，本地的特产、优势商品才能运出去，外面的先进设备和商品也才能运进来，才能形成流通体系，加快经济的发展）①。第三，"通道经济"是一种服务经济。要提供货物运输、储存等流通的必要条件，而且提供加工、包装、信息、旅游、休闲等各种服务和便利。第四，"通道经济"是一种产业经济。通道的发达，将改变相关区域与外界经济联系程度和交往的方式，从而对该区域的产业结构调整产生积极的影响，带动相关产业迅速发展。②

三、通道经济的本质内涵：开放与开发

19世纪初，德国经济学家约翰·亨利·杜能在其著作《孤立国》中曾提出经济发展的历程，即从计划经济到市场经济再到开放经济，通道经济的提出正是基于开放经济的基础之上，通过通道体系的建设与形成，将各类资源连通起来，进一步达到区域经济协调、和谐发展的目的。从通道经济的本质内涵而言，发展通道经济在于消除区域壁垒，实现区域大开放、大融合的格局，通过通道体系的形成，连接发达地区与欠发达地区，将欠发达地区的资源优势转变为现实的经济效益。因此，通道经济既是一个开放型的经济发展模式，也是一种资源开发型的经济发展模式。通道经济的立足点即在于区域的开放与资源的开发。

---

① 当前，高速公路尤其是高速铁路的修建已经取代了一般等级公路的修建，通道经济发展的层次和形式发生了较大变化，但其本质依然没有变化。

② http://gtdx.gaotai.gov.cn/ReadNews.asp? NewsID=804。

通道经济首先是一种开放型经济，即以区域开放为基本前提。通道的建立必将打破一个区域的封闭状态，使其不仅对外开放，也对内开放。从封闭经济到半开放型经济，再到开放型经济，是任何一个国家和地区都要经历的过程。与这一过程相对应，欠发达地区的经济体制要经过原轨、转轨和接轨三个阶段。在利用市场和资源方面，封闭型经济下仅是利用国内自身的市场和资源，半开放型经济下则将可利用的市场和资源分为国内、国际两个部分，而在开放型经济下，国内、国外两种市场、两种资源终将融为一体。

开放是“通道经济”的核心，“通道经济”本身就是一种开放经济。开放型经济是通道经济的本质内涵，这种开放型的经济是建立在外向型经济发展的基础之上的，但又具有本质的差别：

第一，外向型经济是一个国家或地区依靠出口和外资作为其经济发展的主要动力的运行方式；而开放型经济不仅是一种经济运行方式，更重要的是也体现了一个国家和地区经济配置资源的最本质的特征。

第二，外向型经济以出口导向为主，进口替代为辅，通过积极扩大出口来拉动区域经济增长，同时政府可以根据需要对出口进行宏观调控，在利用市场和资源方面，外向型经济仅仅利用了国内资源和国际市场；而开放型经济则是实行全面开放政策，贸易投资自由化，充分发挥市场化和全球经济一体化机制的作用，实现资源的最佳配置。

第三，出口依存度是衡量外向型经济的唯一指标，而衡量开放型经济的不仅仅是出口依存度，还包含贸易依存度、外资依存度、生产依存度等指标在内的国内外开放度指标和开放政策指标。

第四，外向型经济模式仅仅适用于较小的沿海国家和地区，其原因在于，首先，大国地大物博，其自身拥有的市场容量大，且资源丰富多样，对国外的资源和市场的依赖性反而并不高；其次，由于地理优势往往易于转化为运输成本优势和信息优势，所以世界上外向型经济主要分布在岛国和各大陆的沿海地区，主要因其具有进行国际贸易的优良地理条件。

因此，欠发达国家或是欠发达地区的开放型经济目标模式应该具有两个特征，一是具有较高的国际开放度和国内区域开放度，其中贸易依存度、外资依存度以及生产依存度都要达到甚至超过世界平均水平；二是制定并

实行全面的开放政策，在市场经济体制基本建成的基础上，制定并实行自由度、开放度较高的贸易政策、外资政策和汇率体制。同时，通道经济也是一种资源开发型的经济。通道经济是立足于区位与资源互补的基础，其发展应建立在紧扣不同区域的区位优势和资源优势的基础上。对于我国西部地区而言，随着西部大开发战略的纵深实施，西部地区的交通基础设施大为改善，而西部地区应在实施开放型经济发展的同时，与东部地区和外部市场建立更为紧密的联系，开发和挖掘自身丰富的资源，实现资源的深度开发和资源优势向经济优势的转化。总之，从我国区域开发格局和通道经济发展的需求来看，未来 10～15 年的时间内，应当积极促进中西部欠发达地区建设全面性的开放型经济，不断缩小与东部发达地区的差距。

四、通道经济与通道网络

通道及通道经济的形成往往并不是体现为一种单元的点点模式或是点线模式，在更多的情况下，通道经济是以一种网络化的形式体现出来的，这也正是以往对通道经济注重不足的原因。通道网络是建立在区域空间结构上，以点（经济中心）、线（不同类型的通道）、面（中心—经济腹地）以及网络（由点、线、面通过各种不同通道的有机联系而交织构成的区域网络）在空间上的转移和演替的过程（见图 3－1）。

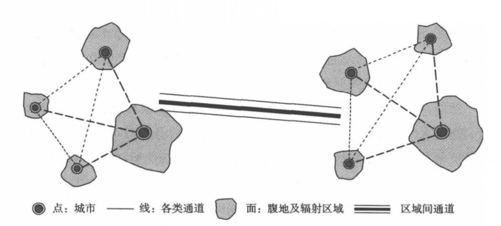


图 3－1　通道网络的构成

(一)点

点,即指经济中心,它是一个区域的核心,是通道经济发展中经济要素最为密集、最为活跃的地方,是经济活动的空间"聚集点",其具体形式通常表现为城市,尤其是中心城市。以城市尤其是中心城市为"聚集点"的区域经济发展是区域经济运动变迁的空间表现,这种运动形式表现为三个方面,第一,由于经济中心的急剧膨胀而出现的经济势能的外向辐射扩散过程和向内吸引其他经济要素的极化过程,使经济中心的影响范围扩大,各种要素流频繁;第二,由于中心的衰落,其经济势能减少,影响范围收缩,各种要素流也随之减弱;第三,随着中心的继续衰落,其经济要素被新的中心吸收而外流,到一定阶段会出现经济中心的替代现象,即经济中心的空间转移。

(二)线(轴)

线(轴),主要指交通、通讯的干线。一方面是物质、能量、信息、人口和资金要素流动的"渠道(通道)",另一方面,其本身也会发生扩展、分叉等运动,就要素流动的通道而言,具有线形、具体、高速、高效、灵活等特点,对于区域联系起到了不可替代的重要作用,就其本身运动来看,随着通道干线承载力的增强,干线会扩宽,分出支线,便出现"树枝状"的运动态势,其运动周期长、稳定性强,一经变动就较难改变。

(三)面(群)

面,具体是指经济腹地,是相对中心而言经济活动和经济地域单元稀少、经济相对落后的更大范围地域。它是通道经济运行的"场所",其空间范围及其内部要素的密集程度等都随着"面"与经济中心相互作用、相互影响的状态而变化。腹地上若出现新的经济中心,则其经济实力就会增强,从而逐渐变为中心经济地域,这是因为腹地内某些点经济活动高度密集的结果,否则,腹地将会持续滑落甚至成为落后地域。

(四)网

网,指由交通、通讯干线交织而成的网络,是通道经济中线状要素发展到较高阶段的产物,是通道经济的"脉络"和"通道形态",是经济联系的系统,其运动具有网络系统运动复杂多样、灵活多变和便捷通达的特点。

此外,上述几种通道经济系统的空间要素之间具有几何学和运动学上相互

必然的转换关系，即连点成线，扩线成轴（成带、经济带）、交线成网、扩网成面的特征，反映了通道经济要在时间和空间上顺序展开、循序渐进的重要规律。

附录1：点轴群网

20世纪90年代，长三角、珠三角和环渤海城市群的迅速发展，形成了中国三大经济发展圈。法国著名经济学家佩鲁的增长极理论和我国著名地理学家陆大道先生的点轴理论奠定了中国区域经济发展初期的理论基础，随着中国区域经济发展格局的不断调整完善，我国区域经济发展从21世纪初期开始快速由点轴发展模式向群网发展模式转变，群网布局是点轴布局的延伸与深化。在点轴开发中，点的作用相对于轴的作用更大，点相对轴更为突出，当许多点轴开发呈现聚集发展的时候，由于现代交通网络和信息网络的不断完善，各点的连接不断强化，逐步形成了互通的交通网络和信息网络，点轴群理论是在点状增长极、轴状增长极的基础上，增加了生产力分布的新形态群，实质是增加了群状增长极①。群往往担当了通道经济发展的最主要的增长极，群的增长速度越快，发展潜力越大，是一个国家或地区增长和发展的"引擎"。

点轴群布局与网络开发的重要前提是交通、通讯的发展，点之间的连通更为便捷、更为普遍，形成互通的交通运输网络和信息网络。但点轴群布局中的"网"与网络开发存在较大区别，而基于此形成了通道经济的两个网络范畴。基于点轴群的网是由于交通、通讯的迅速发展，点轴群布局中的增长极之间、点轴群增长极与面之间，实现了更为紧密的连通，从而沟通了密切的交通网络和信息网络，是发达的交通和便捷的通讯对点轴群的支撑，点轴群布局中的"网"实质上仍是"轴"的概念，是许多轴相互之间的连通，由于轴有等级层次性，"网"实质上表现为有等级层次性的轴的交汇。网络开发作为一种区域开发模式，更多地是因为网络技术和网络经济的迅速发展对区域经济发展的客观要求，同时也是交通、通讯迅速发展形成的由铁路（尤其是高速铁路）、公路（尤其是高速公路）、河运、航空、管道和海运等各种运输形式组成的庞大运输网对区域经济发展的强大支撑，其实质是随着生产力的发展，交通、通讯技术的飞速发展，形成的庞大的交通网、信息网以及由此

① 贺有利，张仁陟：《点轴群理论的分析》，载《兰州大学学报（社会科学版）》2007年第4期。

而带动的人流、物流、资金流、信息流等对区域经济发展的促进。发达的交通网络和信息网络促进了人流、物流、资金流和信息流等的流动，加强了点轴群布局内的群的集聚效应、扩散效应和极点效应。

“十一五”以来，我国相继批准了多个经济区规划，中西部地区的增长极正在加快形成，并向群（面）迅速转变，从我国区域经济发展格局综合来看，当前，我国区域经济发展格局正在加快由点轴群布局向全面性的网络开放转变（见图3－2）。

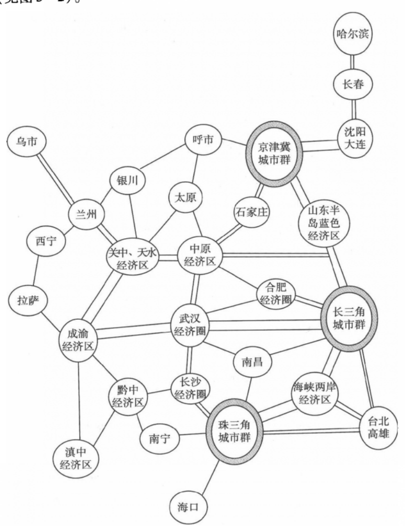


图3－2　我国点轴群网发展模式示意图

第二节 通道经济的类型划分

通道经济具有不同的类型，这些类型的划分是在相关理论基础上而形成的，其中包括了建立在区域梯度理论和区域产业转移理论上的相关类型划分，也包括了传统通道类型概念和新型的、广义概念上的通道类型等。

一、通道经济的基本类型

（一）广义通道和狭义通道

传统意义上的通道是基于交通干线和交通运输网络建设而形成的一种概念，总体上是指交通通道。交通通道是发展通道经济的重要载体，也是我们所极为强调的，尤其是对于我国中西部欠发达地区，发展通道经济在很大程度上首先是需要依靠加强对交通基础设施的建设，形成完善发达的交通通道体系。通常，交通通道具体包括了公路通道、铁路通道、水运通道和航运通道，这些通道的建设在不同地区具有不同的作用，而这些通道的形成也是随着人类交通工程技术的发展而进步的。总体而言，这种以交通运输体系为基础的交通通道概念仅是一种狭义上的概念。随着现代经济的发展，通道经济的发展不仅仅取决于交通通道因素，而需要考量更多的通道要素。

从广义的概念而言，通道经济在包含了传统的交通通道以外，还包括了其他更多的通道要素，如劳动力（人才）通道、资本通道、技术通道、信息通道和制度通道等。人体有“经脉”之说，经脉分为正经和奇经两类，正经有十二条，是人体气血运行的主要通道，奇经有八条，有统率、联络和调节十二经脉的作用。正如人体的“经脉”，这些新概念下的通道构成了区域经济合作与发展的“经脉”，传统概念上，有“交通大动脉”之说，而在打通“交通大动脉”之后，还需“经脉互通”、“经脉协调”，这样才能实现通道经济发展格局的“经脉活络”，才能实现区域经济的协调互助，最终达到和谐共生的目的。

制度通道，作为在通道经济研究中所极力强调的通道要素，区域间制度通道的建立，主要取决于区域间在制度上的衔接和协调，而制度通道对于其他通道的形成和发展将起到一种“统率”、“促进”的作用。

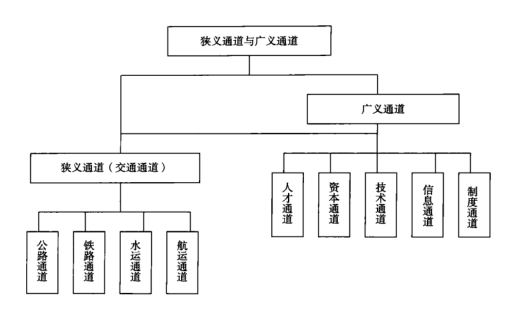


图 3-3　狭义通道和广义通道

（二）基于要素流动的通道类型

古典经济学理论认为经济发展中的生产要素由三部分构成，包括了劳动力、土地和资本，而在人类经济发展进入 20 世纪之后，人类越发认识到科学技术和信息在经济增长中的作用。早在 20 世纪 50 年代，以英国的米德和美国的索罗为代表的新古典学派经济学家们提出和完善了新古典学派经济增长理论，随后在 80 年代，以罗默、卢卡斯和斯科特为代表的经济学家们提出了强调知识和人类资本重要性的新经济增长理论。其实，早在之前，经济学家们很早便对科技进步现象有所阐述，亚当・斯密（Smith Adam，1723 ~ 1790 年）一直对瓦特的蒸汽机试验很感兴趣，并将它视为解放生产力的巨大动力。他在《国民财富的性质和原因的研究》一书中，论述了促成国民财富增加的两大因素：一是从事生产的劳动数量增加，它取决于雇佣生产劳动的资本数量；二是劳动生产率的提高，它通过分工专业化和交换的发展而实现。斯密虽然没有明确谈及科技进步对经济增长的影响，但对后人有着巨大的启蒙作用。而创新经济学家熊彼特（J. A. Schumpeter，1883 ~ 1950 年）更是认为，经济增长的过程是经济从一个均衡状态向另一个均衡状态的移动过程，只有创新才能打破旧的均衡形成新的均衡，是技术创新推进了经济

增长。马克思(Marx karl,1818～1883年)也很早明确提出了“科学技术是生产力”的思想,被公认为历史上第一个认真研究了科学技术进步影响经济增长的经济学家。

1.劳动力(人才)通道

改革开放以来,我国东部沿海地区得开放之风气,经济发展迅速,对中西部地区的劳动力和人才吸引力巨大,而中西部劳动力和人才向东部地区的流通,为东部地区的经济发展贡献巨大,缓解了东部地区劳动力匮乏的局面,输入了大量廉价、优质的人才,使得我国东部地区得以长期保持较低的劳动力成本优势,而这一优势的重要前提便是中西部地区劳动力和人才向东部发达地区的输入,对于作为亚太地区重要制造业基地的广东,中西部地区劳动力输入的贡献恐怕难以估量。以上海为例,高端管理人才和科技人才中,外来人口占了75%以上,而在专业技术人才和艺术类人才中,外来人口占了83%,外来人口对于上海经济发展的贡献率远远高于本地劳动力的贡献率。在这种单向的劳动力和人才通道长期存在的情况下,东部地区与中西部地区,尤其是与西部地区之间产生了巨大的人才梯度差距,中西部地区人才的匮乏将制约其经济的持续发展,在这种局面下,便需要实现我国东、中、西部地区之间人才通道机制的建设,中西部地区除了优化创业环境,提供更多的发展机遇,吸引人才的回流,更大程度上,还需要建立东、中、西地区之间的人才共享机制。

2.技术通道

技术通道的形成首先在于不同区域之间技术梯度的存在,由于不同区域在整体技术层面或某一技术领域上存在差距和梯度,而在市场经济体制下,技术本身便是一种商品,作为商品,便有其获利趋向,因此,在不同区域之间便会产生技术交易活动或是技术援助行为。从现状来看,我国区域间技术梯度依然总体呈现东高、中西低的格局,因此,建立区域间的技术通道,就需要强化市场机制,加强技术交易,促使技术要素在区域之间的自由流通,达到优化配置,并建立区域技术(创新)合作机制,实现区域间在技术要素上的共享互利。同时,我国作为发展中国家,科学发展水平与发达国家尚有较大的差距,这种对外技术梯度的存在,也促使我国必须加强对国外先进

技术的引进和消化吸收，通过模仿创新和二次创新，进而提高我国整体技术水平和创新能力。

3. 资本通道

资本通道是一个相对泛化的概念，通常资本通道即可单独形成要素流，亦可与其他要素共同形成综合性的要素通道。从一般意义上来说，资本通道包括了外资通道、国家投资通道和区域间资本通道等，民间资本通道也是资本通道的重要类型，这些资本的流动并非仅仅是金融资本，而是更倾向于产业资本。资本市场的开放程度以及投融资平台的建设是资本通道发展完善的重要前提，如股票市场的形成为不同国家、不同区域在经济发展的不同阶段提供了重要的资金支撑。资本通道是欠发达地区在经济加速发展时期的重要支撑和保障。

4. 信息通道

信息通道作为一种新型的通道，现代经济以互联网络等通道手段为载体，以生产要素、政策制度等为目标对象的经济形态。邮电、通讯条件主要影响经济地区系统信息的传递和反馈，以及储存等环节，是信息畅通的"通道"。对于经济地域系统的正常循环和运动起着日益重要的作用，这是因为在现代经济社会中，信息作为最为重要的财富的地位已经得到确立。西方发达国家已经从工业经济向后工业经济即信息经济过渡。信息取代了传统的土地、劳动和资本等要素，成为现代经济生产体系中最为重要的要素资源。在人类生产和生活几乎每一个投入中都附带有信息的投入。一个新的、发展最快的经济部门—信息产业(知识产业)部门已经形成并正在迅猛发展[①]。信息流是通道经济中最主要"流"之一，离开信息通道，经济将难以维系，因此，信息网络的发达与否，将直接影响通道经济系统功能的正常发挥和系统的顺利演进(见图3－4)。

---

① 第四产业的概念以信息为加工对象，以数字技术为加工手段，以意识(广义的意识概念)产品为成果，以介入全社会各领域为市场，其对社会生产的影响，是人类社会生产前期任何一种生产形态都无法比拟，包含网络经济产业、通讯产业、卫星产业等都应属于这一产业范畴。第四产业的形成是信息经济和知识经济背景下现有产业结构发展的必然趋势。同时，第四产业的发展将为缩小欠发达地区与发达地区之间的信息鸿沟乃至技术鸿沟提供了一次历史性契机。

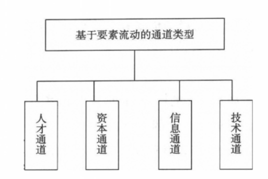


图 3-4　基于要素流动的通道类型

(三)基于区域经济一体化的通道类型

区域经济一体化和区域间的合作具有不同的层面,基于这种不同层面的合作,通道经济的类型可以分为区域性通道和国际性通道经济(见图 3-5)。

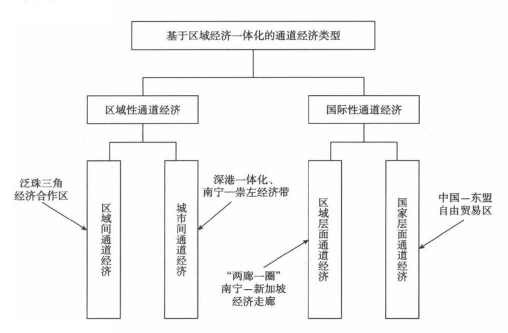


图 3-5　基于区域经济一体化的通道经济类型

区域性通道经济,是指一个国家内部,不同区域之间建立在经济合作和经济一体化基础上而形成的区域性通道经济,如我国泛珠三角区域经济合作便是典型的区域性通道经济发展。当然,不同区域内中心城市间的经济

合作或是一体化也是区域性通道经济的主要构成内容,如我国正在迅速发展的京津一体化和长三角都市圈都是基于城市作为实践主体的区域性通道经济。进入21世纪后,深圳与香港两地共同推进的深港一体化,则更是城市间通道经济的典型代表。2006年,我国广西成立的广西北部湾经济区则是从区域层面推进城市间协作融合,2008年10月,国务院总理温家宝在考察广西时提出,"要推动南宁—新加坡通道经济带的建设"。2010年以来,广西崇左市在以凭祥综合保税区为代表的对外贸易快速发展和积极融入南宁建设特大型城市的背景下,提出并积极推进南宁—崇左经济带,积极践行通道经济的发展模式,是一种典型的区域性通道经济。

国际性通道经济,是指不同国家之间由于全球化、区域经济一体化所催生的国际性通道经济。这种国际性的通道经济由于合作层面和实践主体的不同而分为两种形式,一种是基于国家层面的合作并由国家主体具体推动和实践的,如我国与东盟国家所建立的中国—东盟自由贸易区,以及北美国家之间所建立的北美自由贸易区;另一种形式则是不同国家之间在区域层面上的通道合作,也即我们通常所讲的国际性次区域合作,这种合作通常是由不同国家之间的不同区域(通常是两国毗邻区域)间基于地缘、历史因素以及现实经济发展需求所发起,并经国家层面的认可而逐步形成和发展的,如我国广西、云南与越南之间"两廊一圈"的形成,正是由于我国广西、云南和越南北部地区民族传统相近,地缘毗邻,而双方又是中越两国之间的欠发达地区,具有很强的经济发展需求,"两廊一圈"的形成和发展具有先天的优势。必须承认的是,虽然国际性通道经济具有两个不同的合作层面,但是区域层面的国际性通道经济往往是国家层面通道经济发展的具体实践和重要构成,往往也是国家层面通道经济的"实践地"和"试验地"。南宁—新加坡经济走廊是一个连接南宁与东盟地区中心城市的通道,是从国际次区域合作的层面推进发展的通道经济。

区域性通道经济和国际性通道经济的形成均是居于一个共同的基础,即"求发展",一个共同的诉求,即"利益诉求",利益是合作的永恒主题,虽然合作中充满了博弈,但在合作基础上发展的通道经济所要达到的目的就是实现"共赢"。同时,区域性通道经济与国际性通道经济的形成机理有所不

同，区域性通道经济的形成更多地体现为一种“自下而上”的形成机理，这是因为作为同一国家的不同区域间，其原有的要素流通、经济合作便已经较为顺畅和广泛，而区域性通道经济的出现，一方面，是由于区域间经济发展已经存在瓶颈；另一方面，也是区域间优势互补、利益共求的因素，产生的一种“自下而上”的通道经济合作模式。而国际性通道经济则更多地体现为一种“自上而下”的形成机理，国家间除了经济利益的存在，也存在战略安全的问题。国际性通道经济往往是由国家层面推进，通过加强经济合作和相互经济的融合，建立更为紧密的国家关系，保障战略安全和利益，实现“共赢”的目的。

（四）陆上通道和海上通道

作为通道经济的两种典型类别，人类早已在历史的长河中，实践和发展了陆上通道和海上通道，远在春秋时代，中原民族便开始向西开辟陆上通道，而到西汉张骞通西域，更是直接为西汉帝国打通了通向中亚和西欧地区的陆上通道。在巩固边疆安全的同时，与中亚和西欧各民族与国家建立了联系，进行了文化的交流，同时，也伴生了货物贸易。海上通道则更是扩展了古代中国与周边地区，乃至非洲国家的连通，传播了中华文明，增进了民族友好，古代中国早在汉代时期便开始建立与东南亚地区之间的海上通道，而到明朝时期，海上通道的开辟和发展更是达到了巅峰，郑和七次下西洋，将海上通道发展到了极致。

随着工业革命的成功，现代交通运输技术和远洋技术大大发展，为人类开辟和发展陆上通道经济和海上通道经济提供了有力的技术保障，远洋贸易的出现正是海上通道的典型代表。对于我国而言，我国经马六甲海峡的海上能源通道和经由我国新疆建立的与中亚国家的陆上能源通道为我国的能源战略安全提供了安全保障，尤其是陆上能源通道的建设。

我国在与东盟国家加强经济合作，共同推进中国—东盟自由贸易区建设的过程中，正在积极实践和发展着通道经济，在推进大湄公河次区域合作中，我国与老挝、泰国等湄公河流域国家积极加强交通通道建设，推进我国昆明到泰国曼谷“曼昆铁路”的建设，在 2006 年 7 月，我国广西提出了“一轴两翼”M 型区域经济合作战略，其中提出的构建南宁—新加坡经济

走廊，便是通过沿线重点城市和跨境合作，吸引产业、物流、专业市场的集聚，以点带面，促发在中南半岛形成一个日趋繁荣、辐射力强的经济走廊，这便是典型的陆上通道，而同时提出的泛北部湾经济合作区则是海上通道的代表。

海上通道和陆上通道的开辟为发展海上通道经济和陆上通道经济提供了保障，而积极发展海上通道经济和陆上通道经济则是一个国家或区域开放开发的具体体现，将形成一个全方位的对外开放格局①（见图3－6）。

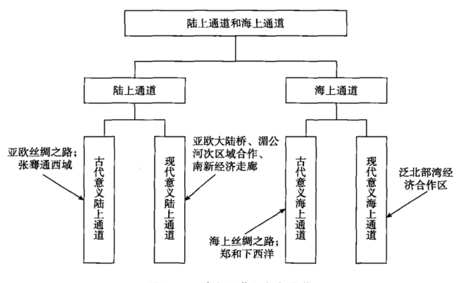


图3－6　陆上通道和海上通道

（五）实体通道和虚拟通道

通道经济是一种基于要素流通的经济发展模式，要素的流通为通道经

① 从陆上通道迈向海上通道，其中一个关键环节就是出海通道建设问题，20世纪80年代，国家提出打造西南出海大通道便是基于加快西南内陆地区向海洋迈进，发展外向型经济的战略。出海通道是一个内陆地区与国际市场的重要连接，是外向型经济发展的命脉，其发达程度代表着一个地区对外的机动性和可达性水平，直接影响着该地区的经济发展能力，加快内陆出海通道建设，拉近出海口，缩短物流时间，降低物流成本，是提升内陆经济外向度和国际化水平的重要途径。同时，值得注意的是近年来我国沿海港口积极与内陆地区联合发展“无水港”，进一步提升了沿海港口连通无水港在陆上通道与海上通道的重要战略节点价值。

济的形成和发展提供了基本的动力，而建立在要素和相关载体基础上的通道可以分为实体通道和虚拟通道（见图 3－7）。从实体通道来看，交通通道作为一种以交通基础设施建设为基础的通道，是典型实体通道形式，而人才通道和资本通道作为具有实体流动性的通道，也是属于实体通道类型。在科学技术迅猛发展的现代经济中，科学技术和信息已经成为新型的经济要素，加速了生产力的发展，而技术和信息具有显著的虚拟性，相应的技术通道和信息通道则成为虚拟通道的重要构成，制度通道作为通道和通道经济的高级形成和发展层次，主要形成于不同经济主体之间的制度协调合作过程，是虚拟通道的典型代表。

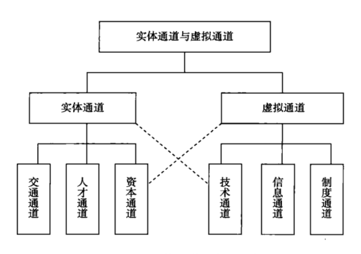


图 3－7　实体通道和虚拟通道

实体通道和虚拟通道是交互融合的，由于现代金融技术的发展，资本通道往往表现出较强的虚拟性，因此资本通道在一定程度上也具有虚拟通道的特征，而技术流通由于往往依附于人才的流通，也具有一定的实体性。总之，作为不同类型的通道，实体通道和虚拟通道在通道经济的构成和发展中往往相互依托，共同推进通道经济的发展。

（六）综合性通道：产业通道与文化通道

产业及产业通道是在研究通道经济中所要极为注重的。产业之所以作为一种综合性的通道，主要在于产业通道的形成往往是建立在完善的交通通道之上，以及劳动力（人才）、资本、技术、信息的充分流通和相应通道的形

成。同时,制度通道的建立是产业通道的重要保障,产业通道分为产业合作通道和产业转移通道。从我国区域经济发展现状来看,加强区域间产业合作通道和产业转移通道建设,将是提升我国中西部地区经济发展的主要途径,尤其是加速东部沿海发达地区向中西部地区的产业转移通道建设是我国未来一段时期内,开展区域经济合作的重要内容,也是缩小我国区域经济发展差距的现实选择,而区域间的产业合作在一定程度上包含了产业转移,是一个更为宽泛的概念。

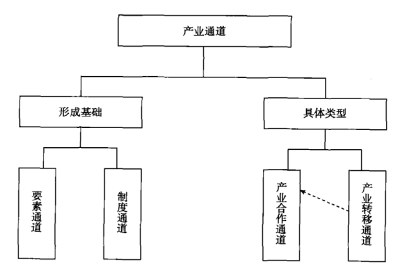


图 3-8 产业通道的形成及类型

文化通道作为一种综合性的通道,并不属于通道经济的研究范畴,但是必须肯定的是,经济通道的形成往往是伴随着文化通道的形成和发展。古代丝绸之路,既是一条连同中国与中亚国家和西欧国家的经济往来通道,更是一条沟通人类古老文化的通道,东西方文明通过丝绸之路进行着交流与融合。在现代信息技术飞速发展的背景下,文化通道与信息通道紧密交融,信息承载了文化要素,并成为文化通道的具体载体之一。

通道经济的发展具有不同的层次。对于我国东部沿海发达地区而言,通道经济的形成与发展主要集中在制度通道的建设,这些地区由于发展起步较早,已经具有了较好的交通基础设施、完善的路网建设,部分地区正在

建设或已经建成城际高速铁路，将进一步强化这些区域通道经济效应。而对于我国中西部的欠发达地区，短期来看，仍必须加强交通通道的建设，强化交通基础设施，缩短地区间、城市间的连通时间，缩短要素流通时间。同时，中西部地区还必须积极完善和发展制度通道，通过制度创新和机制完善，加速区域的开放开发，缩小与东部沿海发达地区的差距。

(七)国际通道：地缘背景下的通道经济

国际通道对于国家经济社会发展和国家安全具有重大意义。在对外特定区位和特定方向上，由一种或一种以上运输方式为基本形式，以大能力运输装备为技术手段，以口岸及其场站(包括海空港口)设施为连接枢纽，以双方运输线路网络为运行支持，担负国家间或国际间公共和特定运输使命的双向(特殊条件下可单向)的运输系统①。

表3-1 国际通道的特征、功能、性质和定位

类型	分类	内容
特征	利益特征	是国家利益的集中体现，双方乃至多方的利益交集超越了单纯的运输利益与贸易利益。
	区位特征	具备连接两个(或两个以上)国家的条件与能力，其构成范围涉及双方或多方领土。
	系统特征	必须是连接双方的内陆运输干线网络及其主要运行枢纽从而形成的相对完整的运输系统，才能实现其功能向国土纵深范围拓展的目的。
	需求特征	体现在国家间经贸活动和人员往来产生的大量需求以及对能源和重要原材料的需求规模。
	形态特征	由于国家间接壤地区(包括海上相邻)存在环境、条件、地理和功能差异，按照自然地理条件，可分为天然通道(如边境山口通道)和人工通道(如苏伊士运河、巴拿马运河等)，按照形成过程可分为传统习惯通道(如边民往来形成的通道)和后续建设通道(如国家建设的通道，如南宁—新加坡经济走廊)。按照运输方式构成可分为水运、空中和陆上(公、铁)通道，按照功能划分可分为常规通道(即经贸与人员往来通道)和特殊通道(如油气管道和安全通道)。按照发展阶段可分为现实通道和潜在通道，按照与相关国家的联系方式可分为国家间通道和跨国通道等。

① 陆成云，冯浩：《国际通道建设的相关问题研究》，载《综合运输》2011年第2期。

续表

类型	分类	内　容
功能	现实功能	通过运输能力状况和技术形态所发挥的作用，满足现实状态中国家间及国际间（跨国或多国间）的贸易与人员交往运输需求。
	长远功能	通过密切经贸往来和人员交往，在满足各自国家（或地区）的发展要求的基础上密切相互关系，维护国家发展环境的稳定和国家间的交往，同时保证重要战略物资和资源的长期稳定供给。
	潜在功能	即平时不动作而在特定条件下启动的备用功能，大多与国家安全形势与战略紧密相关。
性质	互利性	体现为通道支持的经贸活动与人员交流所产生的对双方国家经济与社会发展的促进和带动。
	多元性	表现为通道平台的利益相关方的多元化，任何一方都难以对其进行绝对控制，必须合作互动、共同利用、参与控制。
	差异性	国际通道的种类差异、区位差异和功能差异造成相关利益方对于各类通道的依赖程度、参与层次和关注程度上的差异。
基本定位	国家间双向运输渠道	作为沟通经贸活动和人员往来的主要渠道和桥梁，国际通道连接起资源区与市场区，并有可能直接或间接诱发加工制造业沿通道走向或通道重要节点的聚集。
	国际间公共运输渠道	运输效率和运输能力的优势构成吸引更为广阔的地理范围上经济要素的流动，与两国直接或间接相关的资源与市场将在空间范围上得到扩大和更加紧密的联系，使国际通道的服务对象和利益相关方从双边向多变拓展。
	高端战略控制手段	处于保障国家安全利益的要求，通向我国境内乃至海外资产和海外利益集聚区的国际通道，将因其大能力、高效率和稳定化的投送能力成为国家利益实现和保障的重要高端控制手段。

资料来源：陆成云，冯浩：《国际通道建设的相关问题研究》，载《综合运输》2011 年第 2 期。

从国际通道的主要特征来看，包括了利益特征、区位特征、系统特征、需求特征和形态特征。国际通道的基本功能包括了现实功能、长远功能和潜在功能。国际通道的基本性质主要集中体现在互利性、多元性、差异性三个方面。从国际通道的基本定位来看，主要表现为国家间双向运输渠道、国际间公共运输渠道和高端战略控制手段。

二、通道经济的演化发展

通道经济是随着通道的变迁而发展演化的，其基本的发展轨迹可以归结如下：简单地理通道——→封闭经济空间内生产要素交流的通道——→开放空

间中内外接连及生产要素自由流通的通道⟶由生产要素的自由流动而产生的对其进行规范及更好服务的制度通道。

通道经济的形成与发展首先来源于人类利益的诉求，虽然在远古时期，通道的开辟和发展中的经济利益性并不显著，但必须肯定的是，经济与通道是并存的，对经济利益的诉求也是通道经济得以不断发展的主要动机；其次，通道及通道经济的发展进步，是与科技进步以及生产力的提高密不可分的，科技的进步改善推进了通道的完善和发达，进而促进通道经济的发展，而通道经济的发展带来了经济利益的获取，又进一步促进新一轮的科技进步；再次，通道的形成和通道经济的发展基本依循了由陆及海再到全球性通道的历程，同时还与世界经济中心的转移紧密相关。通道经济发展至今已经成为一种以区域性或全球性资源的优化配置为目的的经济发展模式。

按照通道的基本类型和通道经济的发展历程，将通道经济发展划分为五个典型阶段，即陆上通道经济、海上通道经济、交通通道经济、产业通道经济和制度通道经济五个阶段。

(一)陆上通道经济阶段

通道经济发展的第一阶段，是以陆上通道为主导的发展阶段。具有代表性的陆上通道的开通和通道经济雏形的形成起于我国西汉和东汉时期，当时的中国，面临着来自北方游牧民族的侵袭压力，压力之大，在今天来看，近乎有一种民族危亡的局势，而西汉时期，自汉武帝临政之后，整饬朝政，统一民族信仰，大力推行儒教，国力不断强盛，在对外方面，在北方强大的游牧民族的侵扰之下，随着汉帝国军事实力的逐渐强大，通过军事上的几次重大胜利，减缓了外部压力，同时，汉武帝数次派出使节探索打通通往西域的陆上通道。公元前 139 年，张骞奉汉武帝之命，出使大月氏，开辟了西汉时期陆上通道的探索，随着对西域和中亚地区地理和民族的日渐了解，通过这条通道，产自中国的丝绸和来自中亚地区的物产成为陆上通道的主要贸易品。

今天，在讲到丝绸之路时，人们往往会更多地提到张骞的名字，然而，东汉时期对于通往西域和中亚的陆上通道的探索和开拓也未曾停滞，东汉的班超(公元 32 ~ 公元 102 年，字仲升，东汉名将、外交家，扶风安陵(属今陕西咸阳)人，可以说是中国历史上著名的外交家和军事家，班超在西域活动长

达31年，平定内乱，外御强敌，保护了西域的安全以及陆上通道的畅通，对于丝绸之路的延续和发展贡献很大。班超通过外交手段和军事手段巩固了东汉对西域地区的控制，并建议东汉王朝进一步强化了西域长史府①。

东西汉时期，陆上通道的开辟和维护，保障了丝绸作为一种贸易商品，连通了东西方之间的经济交往，而维护这一经济通道的是无数的马队、商队和使节的出访。同时，与周边民族的通婚制度也是保障和维护陆上通道的重要制度性因素。

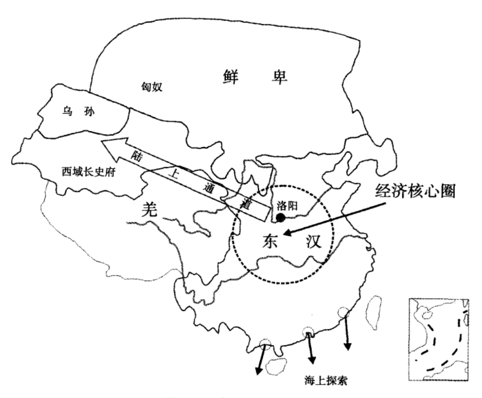


图3-9 东汉时期通道开辟

及至盛唐时期，中国国力更强，疆土得到了极大的扩展，陆上通道进一步得到了加强和保障。唐贞观十四年，设立了高级军政管理机构安西都护

① 西域长史府和西域都护府是在两个不同历史时期设立的管理西域的机构，西域都护府设立于西汉（公元前60年），辖西域36诸国，西域长史府设立于班超再定西域后，管辖除乌孙之外的西域诸国。

府，后迁至库车，改置为安西大都护府，管辖天山南路和葱岭以西广大地区，公元702年又设北庭都护府，后升为北庭大都护府，安西都护府和北庭都护府为西域最高军政机关，为陆上通道提供了强有力的保障。唐代作为中国历史上的一个鼎盛时期，其开放性和包容性，即便是在今天也是值得称道的，其时的长安定居了上万的外国人，汉胡通婚，加速了民族的融合和文化的互通。长安亦成为世界上最大的城市，人口达到一百万人。

唐代时期，陆上通道经济和海上通道经济并举发展，在“安史之乱”前，陆上通道的发展达到了自西汉开辟陆上通道以来的巅峰。到公元8世纪中叶，即唐代中期，海上通道逐渐兴起，陆上通道的优势相对弱化，而唐代中期后海上丝绸之路发展史上也出现了重要的转折。

附录1：陆上通道和人口迁移

在对于陆上通道进行研究的过程中，有一个问题是必须进行深入分析和不可回避的，就是人口的迁移问题。无论是在汉代开辟陆上通道之初，还是在唐代陆上通道达到巅峰的时候，人口的迁移对于陆上通道的发展和维系起到了极为重要的作用，人口迁移对于疆土的开发、民族的融合、文明的传播和政权的巩固具有重要的影响，作用不可估量，同时，还伴随着制度性要素的迁移。人口的不断南迁，则导致经济中心的南移，促使宋朝政府开辟海上通道，发展海上通道经济。

历代帝王对于陆上通道的开辟和保障，都采取了人口迁移的措施。人口迁移的类型很多，但从性质上来看，可分为两种类型，即生存型人口迁移和发展型人口迁移[①]。生存型的人口迁移，自古便有，这是一种基于民间层面的人口的自然流动，没有明确的目的地，主要是沿着陆上通道迁移，随遇而安，迁移的距离通常并不远；而发展型的人口迁移，则具有明确的目的，有为经商、做官的，还有为求学等，同时，这类人口迁移通常有很强的政府行为，政府往往会进行大跨度的人口迁移活动，如汉唐时期的屯边开荒举措，我国甘肃的张掖、武威等地均是处于屯边、战略目的而形成的。

陆上通道的开辟往往伴随着移民的迁移，只有成功实施移民，才能进一

① 葛剑雄在《移民：牵动中国历史棋局的人们》中称为移民。

步巩固陆上通道。在历史上，通过移民，一方面中原王朝不断巩固边疆；另一方面边疆政权也得到发展，最终形成了中国的疆域，使之定型并且巩固。陆上通道的开辟为人口的大规模迁移提供了基本的保障，而人口的迁移也具有多重的效应。人口的迁移促进了文化的传播和习俗的交融。人口迁移是文化传播最活跃的载体，迁移人口往往会将迁出地的一些文化习俗传播到迁入地。如在唐代之前，中原民族是席地而坐的，而北方的游牧民族则是坐在马上或是小板凳上，随着北方胡人的逐步内迁，中原民族逐渐演变出各种椅子，如今的日本人、韩国人席地而坐的习惯又是依循了中原民族的习惯。同时，人口的迁移也带来了文化、艺术的传播，如我国民乐中的弦乐、二胡、京胡、高胡、板胡等都是从西域和北方民族传来的，而人口迁移对于制度文化的传播也起了很大的作用，边疆少数民族建立政权以后，也学习中原汉族政权的制度，将内地制度、汉族制度移植过去。

（二）海上通道经济阶段

海上通道经济阶段是通道经济发展历程中的第二个阶段。海上通道的开辟最早可追溯到两汉时期。目前，我国考古界所发现的，广西的合浦、广东的潮汕、湛江都曾是两汉时期海上通道的始发港口，不过这一时期，海上通道的发展仅是一种探索性的行为，并没有形成规模化，也没有机制性的保障。

到唐代时期，国力昌盛，海上通道的发展逐渐超过陆上通道，向东，中国与当时的日本往来密切，双方互派使者，唐代时期，日本先后派遣了十多批遣唐使，人数最多时，达到五六百人，这些遣唐使回到日本之后，积极传播中国的社会制度和文化，促进了中日的友好关系和文化交流。日本甚至还仿照当时的长安，按照 1/4 的比例和中国的工艺技术，修建了位于奈良附近的平城京。可以说，这不仅仅是一个文化的通道，还是制度的通道和技术的通道。而在中国南方，唐代政府还积极发展海外贸易，当时的扬州、明州（今宁波）、泉州、潮州、交州[①]、广州，成为了重要的港口，中国船队已能远航到阿曼湾和波斯湾一带，中国的造船技术，在全世界独领风骚。

---

① 唐朝分岭南为广州、桂州、容州、邕州和交州五个都护府，简称岭南五管。交州辖今越南等地。624 年（唐高祖武德七年）改称都督府，679 年（唐高宗仪凤四年）又改为安南都护府，自此交州便称为安南。

到宋朝时期，海上通道在唐代海上通道的基础上，进一步发展，宋代对外海上贸易规模也逐步扩大，当时的泉州、广州成为重要的港口，海上通道经济已经形成相当的规模。集精美艺术和精确工艺于一身的宋瓷，远销欧洲，成为当时西欧地区各阶层争相购买的商品。1987 年，我国与英国海洋探测公司联合在阳江海域寻找东印度公司沉船时，意外在一艘宋代商船中打捞出 200 多件瓷器，引起世界瞩目，该船被命名为“南海一号”，船上载有各类瓷器文物 6 万到 8 万件，进一步证实了海上丝绸之路曾经是中国向世界进行经济开放，开展经济贸易的重要佐证。

宋代海上通道经济发达的原因有很多，主要表现如下。

第一，从宋代整个宏观经济发展和周边国家状况来看，一方面，宋朝面临着外族不断强大的局势，北宋时期，在北方有辽国和西夏国，西面是吐蕃诸国，西南还有大理国，而到南宋时期，国力更弱，疆域缩小，北方的金国更为强大，几乎占据了长江以北所有的北方地域，导致宋王朝陆上通道的受阻，需要寻求新的发展通道；另一方面，由于长期以来，北方民族对中原的侵扰，中原人口不断向南方迁移，同时，南方地区农业生产水平超过了北方，长江中下游一带成为人口的聚集地，到宋代中后期，南方人口已经超过了北方，人口密集度也为世界最高。南宋的临安人口超过了百万，而像泉州这样人口在二、三十万的城市超过了六个。我国经济重心的南移，实际是从唐代、五代时期开始的，到了宋代更是因北方外族（辽、金和西夏）环伺，西北贸易通道受阻，更加倾向发展海上贸易。同时，宋代时期，北方游牧民族建立了极为强大的帝国，实力大增，军事威胁严重，因此，宋代时期，尤其是北宋时期，北方一带主要是加强对边防的巩固和军事建设，而南方则逐渐成为经济重地。

第二，宋代时期，国内生产力大大提高，工商业发达，手工业更为发达，制造了大量质优的商品，且商品产量不断增加，如瓷器，丝绸和茶叶等，吸引了外商前来进行贸易，开辟了海外市场。同时，宋朝王室财政困难，政府为了增加国库收入，也积极鼓励发展海上通道经济。

第三，宋代时期，造船业发达，航海技术进步，设备先进，能够制造大型船舶，远航海外，还利用罗盘导航，为开拓海上经济通道提供了有力的技术保障，进一步刺激了商旅进行海上贸易。

第四,宋朝政府完善了海上贸易管理制度,市舶司的设置起于唐代,宋代沿袭唐制,在沿海广州、泉州、明州(今浙江宁波)、临安(今浙江杭州)、温州和密州(今山东诸城)等地均设有市舶司,制度更趋完善,同时还进行立法,保护外商的权益,并设置了"番坊"和"番市"等场所,方便外商进行贸易往来,从而使外商来华日渐增多。

宋代市舶司的职能:

(1)管理船舶:为防止走私,商船离开中国之前,必须在市舶司登记,所带出境货物,均需检查,领取许可证之后方可启程;回程中国的时候,也要到市舶司办理手续。来华船舶的管理,规定输入货物品种类,发出凭证。

(2)征收关税:市舶司对来华商船所带的货物,也有检查的规定,香药、珠贝、象牙、犀角等贵重物品,全部由政府专卖,称之为"抽买";所有的货物,必须依法抽税,称之为"抽解"。

(3)管理外商:市舶司定有优惠外商的措施,在重要的港口,划定"番坊"、"番市",以供外商居住和贸易。

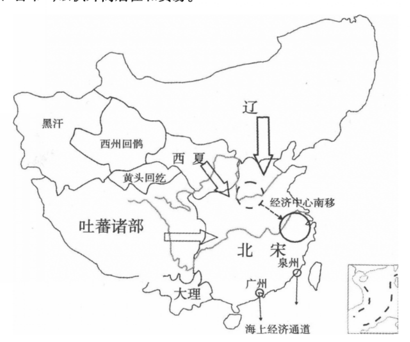


图3-10 北宋时期的海上通道

到明代时期，1405 年，明成祖派出郑和下西洋，以达到其“抚治海外、巩固皇权”和“寻求经济利益”的目的，郑和先后七次下西洋，组成了庞大的远洋舰队，规模巨大、到达地区范围广，所辐射的地域远及非洲东海岸。同时，郑和的远洋探索，远比 15 世纪末哥伦布的远洋规模和范围要广。所不同的是，哥伦布的远航开启了大航海时代。

到此为止，中国作为一个在 16 世纪之前，历经汉代、唐代、明代等强盛时期，始终保持着一种开放包容姿态的国家，开辟了陆上和海上的通道，形成了通道经济的雏形，主宰了 16 世纪之前通道经济的发展。

1492 年 8 月 3 日，哥伦布受西班牙国王派遣，带着给印度君主和中国皇帝的国书，率领三艘百余吨的帆船，从西班牙巴罗斯港扬帆出大西洋，直向正西航去。经七十个昼夜的艰苦航行，1492 年 10 月 12 日凌晨终于发现了陆地。哥伦布以为到达了印度，后来知道，哥伦布登上的这块土地，属于现在中美洲巴勒比海中的巴哈马群岛，哥伦布当时命名这块土地为圣萨尔瓦多。1493 年 3 月15 日，哥伦布回到西班牙，这一天，被后人定为哥伦布“发现新大陆”的纪念日，此后哥伦布三次向西航行，登上了美洲的许多海岸。

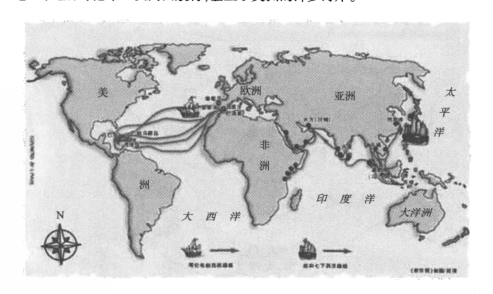


图 3－11　郑和和哥伦布航海路线

哥伦布的远航是大航海时代的开辟，从此之后，海上通道进入了新的篇章，新的海上通道的开辟，改变了世界历史的进程，为之后西欧国家的工业革命奠定了极为重要的基础，也使得欧洲海上通道经济的路线从地中海转移到大西洋沿岸，而西方国家也由此走出了中世纪的黑暗，开始以不可阻挡之势崛起于世界，并在之后的数个世纪，大大发展了海上通道经济，以一种全新的工业文明成为世界经济发展的主流①。

中国古代亚欧陆上通道的开辟，促使了中国的丝绸、茶叶等物产向西方的流入，而西域、中亚地区的丰富物产也流入到中国。1492 年，哥伦布发现新美洲，大航海时代的到来，使得美洲印第安人经过数千年培育成功的高产作物推广到全球，如玉米、马铃薯、番薯、南瓜、花生、向日葵、辣椒、番茄、西洋苹果、菠萝、番荔枝、番石榴、腰果、可可、烟草等近 30 种物产，而马铃薯、玉米、番薯等作物的单产比欧亚大陆传统的小麦、谷子、大麦、燕麦、高粱要高出许多倍。番薯、马铃薯的秧蔓又是极好的饲料，玉米以及土豆、红薯的淀粉的耐储存性，可以补充歉收年头的粮食。这就使得人们能够从土地中解放出来，从事科技、文化等创造，促使世界人口快速增长，为之后到来的工业革命提供了丰富的物质资源和劳动力资源，也间接造就了中国的康乾盛世。

（三）交通通道经济阶段

从 15 世纪末、16 世纪初，大航海时代的开辟，到 18 世纪 60 年代西欧工业革命的开始，期间历程了两个多世纪的时间，在这一阶段，欧洲大陆，尤其是西欧国家的生产力大为提高，并主要体现在农业生产率的提高和人口迅速的增长，而西欧国家通过海上通道，不断扩张海外势力，发展海上通道经济，与此同时，西欧国家还逐步进行着制度上的建设，英国的宪政制度和法国的大革命为之后工业革命的到来，奠定了形成发达经济的制度基础。

三百多年前，当 18 世纪来临的时候，中国的康熙皇帝正在用他的文治武

---

① 15 世纪的“新航路”的开辟、“地理大发现”以及后来的苏伊士运河和巴拿马运河等许多重要“通道”的不断开辟，极大地拓展和密切了世界各地的联系。

功，开辟一个新王朝的辉煌，并开始对遥远的西方产生了兴趣。此时的英国，正在孕育人类历史上一种崭新的生产方式，后世称之为“工业革命”。持续的海外扩张和殖民贸易，带动了对商品的需求，科学意识和市场意识普遍提高了英国人的认知水准，推动了英国成为世界上第一个工业化国家，开创了影响深远的自由主义经济模式，并建立起一个横跨全球的“日不落帝国”，在18世纪中期到19世纪中期，引领了世界的发展。

工业革命又称产业革命，指资本主义工业化的早期历程，即生产完成了从工场手工业向机器大工业过渡的阶段，是一场以机器取代人力、以大规模工厂化生产取代个体手工业生产的科技革命。工业革命发源于英格兰中部地区。18世纪60年代，瓦特改良蒸汽机之后，由一系列技术革命引起了从手工劳动向动力机器生产转变的重大飞跃。随后传播到英国其他地区和整个欧洲大陆，19世纪传播到北美地区。

从第一次工业革命开始，通道及通道经济的发展也进入了第三个阶段，即以交通通道和交通通道经济为主导的发展阶段。18世纪中叶，欧洲市场，殖民地市场以及洲外市场的扩大，使棉纺织业获得巨大发展。水陆交通大大改善，便利工农业产品和原料的运输，促进商业繁荣，为工业积累了资金。现在通常讲到的工业革命包括了三次工业革命，而第三次工业革命，即在20世纪第二次世界大战结束后开始的工业革命已经不再是一种单纯的工业革命，实质上是一场科技革命，而我们所指的交通通道经济阶段则主要是前两次工业革命时期。

第一次工业革命。18世纪60年代第一次工业革命首先发生在英国，是从发明和使用机器开始的，其主要标志是蒸汽机的广泛应用，到19世纪上半期，机器本身也用机器来生产，标志着第一个工业革命的完成。英国之后，法、美等欧美各国也相继进行了工业革命。机器生产的发展，促进了交通运输业的革新，人们开始改进运输工具，1807年富尔顿制成汽船，1814年，史蒂芬逊发明了蒸汽机车，人类进入了交通运输的新时代，从而促进了欧洲地区交通运输业的极大发展以及基础设施的建设（见表3－2）。

表 3-2 第一个工业革命期间交通运输革新

年 代	交通运输革新
1759 年~1830 年	英格兰修建了 2200 英里的运河
1807 年	英裔美国人富尔顿发明了汽船
1811 年	英国人开始仿制汽船
1814 年	史蒂芬逊发明蒸汽机车
1825 年	世界上第一条铁路上在英国试车成功
1844 年	英国铁路总长达到 2235 英里

第二次工业革命。19 世纪 70 年代后,科学技术的发展突飞猛进,各种新技术、新发明层出不穷,并被迅速应用于工业生产,大大促进了经济的发展。第二次工业革命的科学技术突出发展主要表现在三个方面,即电力的广泛应用、内燃机和新交通工具的创制、新通讯手段的发明。第二次工业革命以电力的广泛应用为显著特点。

19 世纪七八十年代,以煤气和汽油为燃料的内燃机相继诞生,90 年代柴油机创制成功。内燃机的发明解决了交通工具的发动机问题。1885 年,德国人卡尔·本茨成功地制造了第一辆由内燃机驱动的汽车。内燃机车、远洋轮船、飞机等也得到迅速发展。内燃机的发明,还推动了石油开采业的发展和石油化工工业的产生。1946 年,被称为集装箱运输之父的美国货车司机马尔科姆·麦克莱恩研制发明的集装箱运输货物获得成功,之后被广泛应用于汽车、铁路、轮船和飞机运输,使全球运输业发生了革命性的变革。

交通通道经济阶段,是一个建立在人类为之长期探索和发展的陆上通道和海上通道基础之上的阶段,这一阶段综合了前两个阶段,是一种综合性的陆上、海上交通通道阶段。所不同的是,技术的革新尤其是交通运输技术的大大进步,极大地促进了交通通道经济的形成,人类初步形成了一个由陆及海到空的交通通道网络,通道经济的发展已经呈现出全球化的趋势。

(四)产业通道经济阶段

在第一次产业革命时期,英国产生了纺纱机、蒸汽机等一系列重大技术发明。随着英国大机器生产方式的传播,法德乃至远在大西洋彼岸的美国也相继掀起了产业革命高潮。到 1860 年前后,英国工业发展达到高峰期,国

内外贸易迅速增长，成为当时的"世界工厂"和最大殖民帝国。20世纪前期，美国相继出现了以石油化工、电力和汽车业为主的产业革命，随着福特汽车、电冰箱、空调等民用产品的大量生产，美国经济一片繁荣。第二次世界大战后，以美国为首的西方工业化国家对日本采取了扶持的政策，日本也在20世纪50、60年代积极承接来自欧美的产业转移，并在60年代末成功实现产业结构的升级，并形成重化工业化，到70、80年代，日本经济的相对繁荣达到高峰，也完成了第一个全球性的产业转移(见图3－12)。

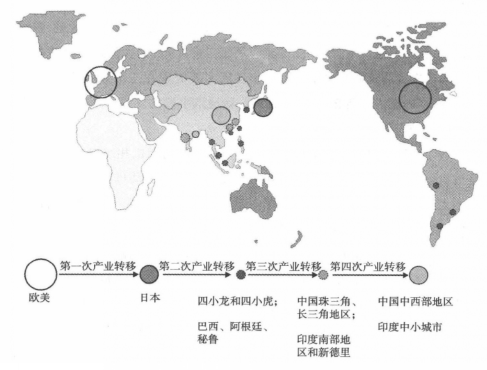


图3－12　全球产业转移通道

20世纪60、70年代，随着科学技术的发展和发达国家劳动力成本的不断增加，世界范围内产业结构调整的特点是发达国家在实现产业结构升级的同时，将一些劳动密集型产业向发展中国家转移，自己则致力于发展技术密集型产业和资本技术双密集型产业。第二次产业转移是从欧美、日本转向四小龙(韩国、新加坡、中国台湾、中国香港)、四小虎(泰国、菲律宾、马来

西亚、印度尼西亚)、南美(巴西、阿根廷、秘鲁等)。

从20世纪80年代起,全球掀起了战后第三次产业结构调整的高潮。当前国际产业转移的特点是层次高端化、产业链整体化、企业组团化。主要表现为,发达国家在继续向发展中国家转移在本国已失去竞争优势的劳动密集型产业的同时,开始向发展中国家转移资本密集型和资本技术双密集型产业。产业转移的重点从原来的原材料工业向加工工业、由制造业向服务业转移,高新技术产业、金融保险业、贸易服务业以及资本密集型的钢铁、汽车、石化等重化工业日益成为国际产业转移的重点领域。第三次产业转移是全球制造业转向中国,主要集中在中国珠三角地区和长三角地区,而全球服务业则转向印度。

第三次国际产业转移浪潮中,中国成为主要目的国之一。近年来,全球重化工业,主要是汽车、化工领域50%以上的投资集中在中国。另外,跨国公司开始把集成电路、计算机和通信等高科技产品以及装备制造业的生产基地逐步向我国转移,大量跨国公司开始在中国设立研发中心或研发基地。

西方学术界有一个看法,认为在二战后形成了这样一个全球性的产业转移规律,就是每隔20年就会发生一次全球性的产业区域转移。之所以会形成每20年左右的产业转移周期,是因为新的产业承接基地在发展了20年之后,其相应的生产要素成本也会开始大幅度上升,同时其本身也会产生产业升级的需要,从而又需要开始将低端产业向新的地区转移的过程。

到目前为止,已经发生了三次大的产业转移现象。当全球产业转移到中国和印度之后,既有与过去的产业转移规律相类似的地方,也有极大的不同之处。相同之处是:产业转移的基本经济规律都是一样的,就是当前一个转移地的成本上升到一定程度时,其最低级的劳动密集型产业竞争力就必然会开始不断下降。当下降达到一定程度时,也必然要产生向其他地区转移的要求。不同之处是:中国和印度盘子太大了,一个国家就相当于过去二次产业转移的十几个国家,这使其产业转移在下一个波次发生的时候,不是一种外向型的产业转出,而是更多发生在本国不同地区之间,是一种内部消

化型的产业转移。

进入21世纪，第四次全球产业转移已经开始出现苗头，并且相关的迹象已经越来越显著。全球制造业转向中国沿海地区的第三次产业转移开始于80年代中期，到现在已经超过20多年了。全球服务业转向印度开始于90年代初，到目前也超过20年。中国和印度在第三次全球产业转移中的主要承接地均出现了劳动力成本上升、土地价格快速上涨的现象。目前，中国珠三角、长三角地区的劳动力密集型产业已经开始向中西部地区转移，中部地区的江西、安徽近年来发展较快，很大程度上得益于第四次产业转移，而印度一些服务业也在向其二线城市转移。

从理论上来看，第四次产业转移是可以完全由中印两国自身消化掉的。但是，这其中还存在很多的技术性问题。如我国中西部地区交通、人才、制度等因素，但我国正在加强这些方面的建设，其成效也将逐步体现。而在中、印两国各自进行内部产业转移消化的同时，必须注意到，作为两个全球劳动力大国，中、印两国在产业方面也存在较强的互补性，中国作为全球制造业基地，印度作为全球服务业的重要基地，双方都已意识到单纯地发展制造业或是服务业都存在不足，同时，印度靠近中东和中亚两大全球能源地，比中国更具优势，因此，发生在中印两国之间的产业转移也可能将是全球第四次产业转移的主要内容。同时，随着中国—东盟自由贸易区的建成，中南半岛的越南，甚至是缅甸、老挝、柬埔寨也都有可能成为欧美、日韩和中国产业转移的目的地。

（五）制度通道经济阶段

在全球交通通道日趋完善和产业相互依存及产业转移通道在规模和结构层次上不断提升的基础上，区域一体化和全球化成为在新的一个阶段中通道经济发展的主要特征，而这一阶段是以制度通道建设为主导的，通过国家层面在制度建设、制度安排上的推进，促使国家间、区域间在经济发展、产业发展上的融合。区域经济一体化和全球经济一体化在本质的动因上，都是经济主体在市场自发力量的驱动下追求利益的最大化。区域经济一体化组织实现的是特定区域内的利益最大化，而全球经济一体化追求的则是实现全球范围内的利益最大化，两者实现各自目标的基本要求，都是消除各经

济主体之间的贸易、投资障碍①。目前,经济一体化所呈现出的区域经济一体化和全球经济一体化并存的局面,其中根本的原因还在于世界经济的不平衡发展②。这也正是产业转移通道经济形成和发展的主要原因之一。这种非平衡的发展格局也将长期存在并有可能继续扩大。因此,从区域经济一体化的步伐和所取得的成效来看,要领先于全球经济一体化,不同地区的区域经济一体化运动在进程、效果上呈现出一定的差异。在进入 21 世纪后,全球经济一体化的进程迅速加快,与区域经济一体化形成了互为促动的格局,欧盟一体化的加快以及中国—东盟自由贸易区的顺利推进,都是区域经济一体化与全球经济一体化的共同作用。

制度通道和制度通道经济所强调的是在区域经济一体化和全球经济一体化的进程中,通过制度通道的建设和强化,加快区域经济和全球经济的发展。通过制度通道的完善推进经济发展,主要是基于三个方面的理论认识,一是区域不同经济主体之间的互补性和竞争性。互补性下的一体化,由于贸易增加,生产要素的自由流动,形成一体化内部的生产要素的集聚,通过生产要素的集聚与扩散,充分发挥要素的经济效应,形成一体化的生产效应。竞争性下的一体化,将引致区域空间经济主体之间产业结构的优化与调整,促进一体化内部生产要素新的集聚与扩散,同时使一些与被替代产品相关的生产要素重新用于开发新的产品,资源配置更加优化;二是规模经济效应。规模经济效应有两层含义,一方面是区域规模的扩大,另一方面是生产要素的规模经济。规模经济效应将有助于突破瓶颈要素的限制、创建新的产业、开发新的技术和开拓新的市场,提高生产要素之间的替代强度,降低产品的边际成本;三是交易成本理论。区域经济一体化本身就是市场一体化的过程,这其中包括了从产品市场、生产要素市场到经济政策统一的逐步演化,即通过市场交易成本的降低,达到产品和生产要素的自由流动。

以区域经济一体化为主要特征的制度通道经济阶段,最早可以追溯到 19 世纪中期到 20 世纪初期,以货币同盟为主要代表的一体化趋势。这一阶

① 霍伟东:《中国—东盟自由贸易区研究》,西南财经大学出版社 2005 年版。

② 刘崇仪:《不平衡发展规律在当代》,载《世界经济》1995 年第 4 期。

段，为加速贸易自由化，欧洲国家之间建立了多个关税同盟，19世纪西欧区域经济一体化的典型形式也就是货币关税同盟。然而，以区域一体化为主要特征的制度通道经济的真正全球化的形成，是起源于1958年"欧洲经济共同体"的成立。作为通道经济发展的第五阶段，制度通道的形成与发展主要表现为自由贸易区的建立和发展，自由贸易区在理论概念上可以分为广义自由贸易区和狭义自由贸易区。其中，广义自由贸易区是指两个或两个以上的国家、地区或单独关税区组成的区内取消关税和其他非关税限制，区外实行保护贸易的特殊经济区域或经济集团，如北美自由贸易区（North American Free Trade Agreement，简称NAFTA，包括美国、加拿大、墨西哥）、美洲自由贸易区（Free Trade Area of Americas，简称FTAA，包括美洲34国）、中欧自由贸易区（Central European Free Trade Agreement，简称CEFTA，包括波兰、匈牙利、捷克、斯洛伐克、斯洛文尼亚、罗马尼亚和保加利亚）、东盟自由贸易区（ASEAN Free Trade Area，简称AFTA，包括东盟十国）、欧盟与墨西哥自由贸易区、中国与东盟自由贸易区等。而狭义的自由贸易区，是指一个国家或单独关税区内部设立的用防栅隔离的、置于海关管辖之外的特殊经济区域，区内允许外国船舶自由进出，外国货物免税进口，取消对进口货物的配额管制，也是自由港的进一步延伸，如巴拿马科隆自由贸易区、德国汉堡自由贸易区、美国纽约1号对外贸易区等。

制度通道经济的形成与发展，伴随着全球产业转移通道的形成和发展，并互为促动，制度通道经济可以划分为两个时期：第一个阶段，即从第二次世界大战之后到20世纪80年代初期，以共同市场为主要形式的区域经济一体化全面兴起阶段；第二个阶段，是从20世纪80年代中期后开始的以开放性和多样性为主要特征的区域经济一体化加速发展的阶段，在这一阶段的后期，尤其是进入21世纪后，全球经济一体化进程进一步加快。

第一阶段：二战后到20世纪80年代初期，以共同市场为主要形式。第二次世界大战之后，区域经济一体化发展进入了复兴和全面兴起的新阶段[①]。在西欧，1948年，比利时、卢森堡和荷兰3个国家根据1944年的《伦敦

① 霍伟东：《中国—东盟自由贸易区研究》，西南财经大学出版社2005年版。

协定》签订了关税同盟的协议,1951 年 4 月,法国、联邦德国、意大利、荷兰、比利时和卢森堡等 6 国在巴黎签订《欧洲煤钢联营条约》,建立“煤钢共同市场”,1957 年 3 月,6 国外长在罗马签订《欧洲经济共同体条约》与《欧洲原子能联营条约》;1967 年 7 月,6 国决定把欧洲煤钢联营、欧洲原子能联营并入欧洲经济共同体,统称为欧洲共同体。罗马条约生效后,欧洲共同体建立了关税同盟,实行了共同农业政策,设立了新的欧洲货币体系。1973 年英国、丹麦和爱尔兰 3 国加入,使共同体扩大到 9 国。1981 年希腊加入,使这个西欧的组织扩伸到了东南欧。在亚洲、非洲和拉美地区,从 1959 年开始,法国指导加蓬、刚过、乍得和中非共和国四个国家建立了中非关税经济同盟开始,兴起了许多发展中国家成立的一体化组织。这些组织有,亚洲的阿拉伯共同市场(1964 年)、澳新自由贸易区(1966 年)、东南亚国家联盟(1967 年),拉美地区的中美洲共同市场(1959 年)、拉美一体化协会(1960)、加勒比共同体(1968 年)、安第斯共同市场(1969 年),以及非洲的西非经济共同体(1959 年)、东非共同体(1961)、马格里布共同市场(1964 年)和南非关税同盟(1969 年)等。在这一阶段,区域经济一体化中的制度化建设主要体现在以下几个方面:一是区域间合作除了关税同盟和货币合作之外,还包括了产业、科技、文化以及政治、社会和安全等领域的合作,经济共同体成为这一阶段一体化的主要形式;二是这一阶段的区域经济一体化组织主要是建立在国家基础之上的超国家的功能性机构,如一些区域性的合作基金、中央银行和投资银行等;三是区域一体化组织在全球范围内日渐广泛。

第二阶段:20 世纪 80 年代中期至今,以开放性和多样性为主要特征。20 世纪 80 年代中后期以来,随着冷战时期的结束,以贸易自由化和资本开放为主要特征的全球经济一体化进程普遍加快。在这一阶段,经济一体化进程表现为区域经济一体化和全球经济一体化同步加快,发展迅速,而对于制度通道的建设也进一步深化和完善。第一,区域一体化组织在更广泛的领域内、更高的层次上开展多维合作,更多地关注社会、环境、和平与安全的问题,当然,这些问题的首要前提是发展问题;第二,区域一体化组织打破了原有单一类型的组织结构,形成了不同类型的国家合作共存、多种类型的地区组织并存的局面。目前,许多一体化组织中在包括了发达国家的同时,还

吸收了发展中国家,北美自由贸易区便是全球最大的、最典型的发展中国家与发达国家并存的一体化组织,同时,社会制度和价值观已不再成为一体化进程的主要障碍;第三,区域一体化组织逐步向跨区域联合的方向发展,各区域一体化组织均表现出了很强的整体开放性,如南方共同市场与欧洲之间的合作,便是始于亚欧会议的欧盟与东亚的合作、环印度洋地区合作联盟等。

在这一阶段,区域一体化组织进一步扩大,继1993年1月1日《马斯特里赫特条约》生效,欧洲共同体更名为欧洲联盟后,1995年欧盟扩大为15国,目前,欧盟已进行了五次东扩,新加入的国家共有10个;而东南亚国家联盟也相继将文莱(1984年)、越南(1995年)、老挝和缅甸(1997年)、柬埔寨(1999年)纳入到组织内,并与中国建立了中国—东盟自由贸易区。此外,一些新的区域一体化组织也不断涌现,如南亚区域合作联盟(1985年)、中西亚经合组织(1985年)、亚太经济合作组织(1989年)、南方共同市场(1991年)、非洲经济共同体(1991年)、北美自由贸易区(1992年)、黑海经济合作组织(1992年)、独联体联盟(1993年)和孟印斯泰经济合作组织(1997年)等。

在欧盟、北美和亚太地区自由贸易区和制度通道加速形成的同时,南美国家也在加快自由贸易区和制度通道的建设。2007年1月,南美秘鲁总统阿兰·加西亚提出主张南美各国统一货币,实行单一货币政策,要像人民币一样在全球经济中发挥作用。加西亚认为,目前南美国家一共流通12种货币,但没有一种货币在全球经济舞台中表现出色。中国与南美国家的国内生产总值大致相同,但与南美各国的12种货币相比,人民币在全球经济中发挥着日益重要的作用,加西亚提出南美各国的中央银行尽早制订计划,首先解决各国通货膨胀率高低不一的问题,为南美实施统一货币政策奠定基础,而尼加拉瓜总统对加西亚提出发行"南美比索"的构想表示支持。他认为南美各国应该效仿欧盟,建立统一的议会、统一的货币和共同的发展计划。

通道的形成和通道经济的发展经历了不同的发展历程和发展层次,按照通道经济的发展层次和发展历程,可以将通道及通道经济归入到一个二维空间发展体系中(见图3-13)。事实上,除了经历上述通道经济发展阶段外,网络时代的信息通道也是通道经济发展的重要阶段,信息通道依托现代

表 3-3 通道经济的演化历程

阶段划分	主导通道	形成发展时期	标志代表	开启动机	主要特征	保障
第一阶段	陆上通道	两汉时期	西汉张骞、东汉班超多次作为使节出使西域	国家战略安全、民族交流融合	具有很强的探险性	马队、商队、使节，通婚，易货贸易
		盛唐时期	玄奘取经，佛教传播	实力强盛，疆土扩张	文化交流成为主导，维护周边安全	屯边驻兵，设置安西都护府
第二阶段	海上通道	我国西汉时期	南方边民进行海上贸易，广西合浦、广东潮汕、湛江等作为海上丝绸之路的始发港	探索性尝试	以民间往来为主	尚无形成机制化
		我国唐代时期	日本遣唐使节	开辟新的对外通道	以文化宗教往来为主	互派使节
		我国明代时期	1405 年开始的郑和七次下西洋，将海上丝绸之路推向了巅峰	抚治海外、巩固皇权；寻求经济利益	规模巨大、范围广、辐射远	庞大的远洋舰队和日渐成熟的远洋技术
		公元 15 世纪末	哥伦布远航，1493 年发现新大陆	土地、财富、殖民	开启大航海时代，扩张性、侵略性	军事保障
第三阶段	交通通道	工业革命时期	蒸气机的发明，火车和蒸气船的出现	经济需求、提高生产力	经济利益主导，交通运输效率提高	交通基础设施加强、工业城市形成
		19 世纪末到 20 世纪中期	飞机和远洋货轮、集装箱的出现	区域性和国际性贸易	经济扩张性增强	日渐成熟的航空技术和远洋航运技术
第四阶段	产业通道	第二次世界大战后	以战后美国向日本的产业转移为开端	发达国家和地区的产业结构调整	劳动密集型产业的转移为主导	帝国与附属国
第五阶段	制度通道	20 世纪中后期	以 1957 年欧洲共同体成立为开端	利益互补	贸易互通、融合加深；区域经济一体化、全球化浪潮	自由贸易区机制、国家层面推进

互联网和网络技术，以高效、精准、便捷为特征，将各类通道相互融合，进一步提升了通道对经济发展的密切度，但考虑到信息通道已经超出了传统区域经济的概念，因此，将信息通道仅视为一种重要的通道类型，而非通道经济的主要发展阶段。当然，未来信息通道的发展或许会改变通道经济发展的方向，甚至成为通道经济的主导力量。

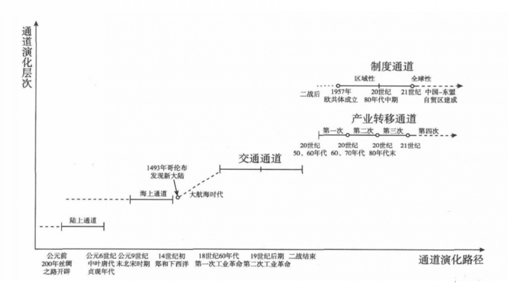


图 3－13　通道及通道经济演化层次及路径

附录2：战略通道：地缘格局下的国际大通道

中国是一个拥有13亿多人口、面积居世界第三的大国，有着20多个邻国①。在当今地缘经济日益交融、地缘政治日益复杂的背景下，在地缘格局下沟通战略通道是通道经济在国家战略层面的一种具体体现。正如亨利·基辛格（Henry Kissinger）在其近著《论中国》（On China）中讲到的"中国的崛起是世界上任何国家都无法阻止的，但中国有太多的邻居"。

国际大通道是指以铁路、高速公路、输油输气管道等陆路交通基础设施为依托的跨国运输大通道。与海运相比，铁路、高速公路、输油输气管道的

---

① 中国有14个陆上邻国：俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、蒙古、朝鲜、越南、老挝、缅甸、印度、不丹、尼泊尔、巴基斯坦、阿富汗；7个海上邻国：韩国、日本、菲律宾、马来西亚、泰国、印度尼西亚、文莱。

造价大，运费高，但它们毕竟是战略通道多元化的一部分，能够分担海上战略通道的风险，与海运形成一定的互补关系，在现实中具有十分重要的战略意义①。

当前，我国正在积极实施海洋战略，加快由陆地大国走向海洋大国的进程，而美国在寻求"海上控制"的过程中，掌握了全球最重要的16条海洋要道，其中，涉及中国周边地区的有5条，印度洋有2条，地中海有2条，大西洋有7条。这些海洋要道中，如果按照与中国利益涉及相关程度、地域远近程度，以及美军掌控的状况等因素来看，大致可分为四类：一是在中国近海周边的海峡通道；二是与我国战略资源密切相关的海峡通道；三是涉及全球海上利益的海峡通道；四是与我国相距较远，目前对我影响相对较小的海峡通道。

建设国际大通道具有多重战略意义，首先是有助于优化我国对外开放格局。虽然我国拥有辽阔的海疆，但由于特殊的地质构造，东部沿海被半岛和岛屿阻隔，均是封闭或半封闭边缘海域，东出太平洋、南下大洋洲、西去印度洋都必须穿越西太平洋的一系列岛链。② 改革开放以来逐步形成的偏重东南沿海的对外开放格局并不符合国家长期战略安全的需要。单一的开放格局容易使我国陷入东有岛链锁国、南有马六甲扼喉的困局，无法从海路顺畅地联系世界各地。目前，我国80%以上的进口石油需经狭窄的马六甲海峡运输。这条主要海运通道一旦出现问题，就可能对我国战略安全构成严重威胁③。在世界经济全球化和区域经济一体化深入发展的新形势下，我国

---

① 胡勇：《"十二五"时期加强我国国际大通道建设的构想与建议》，载《中国经贸导刊》2010年第21期。

② 从20世纪50年代初开始，美国提出并实施了旨在围堵、威慑亚洲大陆国家特别是中国的"岛链"战略，由三条岛链构成，第一岛链北起自位于西太平洋、靠近亚洲大陆沿岸的阿留申群岛、千岛群岛、日本群岛、琉球群岛、菲律宾群岛、印度尼西亚群岛等。台湾岛位于"第一岛链"的中央，是该"岛链"距中国大陆海岸线最近的一环，被美国称为"不沉的航空母舰"；第二岛链则源自南方诸岛、马里亚纳群岛、雅浦群岛、帛琉群岛及哈马黑岛等。其中，马里亚纳群岛是美洲通往西太平洋的海空交通枢纽，战略地位重要。关岛是马里亚纳群岛中最大、最南端的岛屿；"第三岛链"主要由夏威夷群岛组成。

③ "资源中心即地缘政治中心"，中亚地区因其独特的地理位置及拥有丰富的石油和天然气资源，不仅被地缘政治学家称作"心脏地带"，而且被视为世界经济发展的"能源富集区"。尼克松的著名的地缘政治理论把地缘政治与资源政治结合起来，是对地缘政治理论的重大贡献。参见李琪：《"丝绸之路"的新使命：能源战略通道》，载《西安交通大学学报（社会科学版）》2007年第3期。

应在对外开放的深度和广度上谋发展，进一步形成西部的沿边开放与东部的沿海开放并进的对外开放格局。同时，建设国际大通道有助于国家实施“走出去”战略、促进西部地区经济社会发展和加快我国与周边国家的次区域合作进程。

表 3－4　全球战略海峡通道类别及特征

类型	名称	地理区位	战略价值
我国近海周边的海峡通道	朝鲜海峡	位于北太平洋西缘，介于朝鲜半岛南部海岸与日本九州岛西北海岸及本州西南端海岸之间	是连接中国东海与日本海的要道，是美国利用“第一岛链”封锁西太平洋国家的首要环节
	巽他海峡	位于印尼苏门答腊岛和爪哇岛之间	西北太平洋沿岸国家经爪哇海至东非和绕道好望角去西非、欧洲的海上要道
	望加锡海峡	位于印度尼西亚群岛中的苏拉威西岛和加里曼丹岛之间与龙目海峡相连	是太平洋西部和印度洋东北部之间的重要通道，也是从中国南海、菲律宾到澳大利亚的重要航线，是亚洲和欧洲间的重要洲际海上通道
	马六甲海峡	马来半岛与苏门答腊岛之间，有“东方直布罗陀”之称	是沟通太平洋与印度洋，连接南海与安达曼海的重要水道，也是印度和中国之间最短的海上航道，是中东、非洲石油到亚洲、美洲的最重要通道之一①

① 目前，每天通过马六甲海峡的船只有60%以上是中国船只，经过马六甲海峡运送的石油数量占我国石油进口总量的80%左右，随着东亚各国尤其是中国经济的发展需求，该比重仍将可能继续增大。

续表

类型	名称	地理区位	战略价值
与战略资源密切相关的海峡通道	霍尔木兹海峡	位于亚洲西部，介入阿拉伯半岛和伊朗南部之间	自古以来，就是东西方国家间交通、文化、贸易的枢纽，具有十分重要的经济、航运和战略地位
	曼德海峡	在阿拉伯半岛西南端与非洲大陆之间	是连接欧、亚、非三大洲的"水上走廊"和海上交通贸易的重要航道
涉及国际通道的海峡水道	苏伊士运河	位于红海北端、埃及东北部	是世界使用最频繁的航线之一，在国际航运中具有重要战略意义和经济价值
	巴拿马运河	位于巴拿马共和国中部的蜂腰地带	由北美洲的一侧海岸至另一侧的南美洲港口可节省航程多达6500公里，航行于欧洲与东亚或澳大利亚之间的船只可减少航程3700公里
目前对中国影响相对较小的海峡水道	波斯湾	印度洋西北部边缘海，阿拉伯半岛和伊朗高原之间	毗邻世界最大的石油产地和供应地
	直布罗陀海峡	位于欧洲伊比利亚半岛南端与非洲大陆西北角之间	西欧、北欧各国进口的原油、原料以及出口的工业品绝大部分要通过这里，被称作"西方海上的生命线"
	斯卡格拉克海峡	波罗的海进入大西洋的要道	波罗的海诸国进入大西洋的要道
	卡特加特海峡	位于丹麦的德兰半岛和瑞典之间	波罗的海通往大西洋的要道
	格陵兰－冰岛－联合王国海峡	格陵兰和冰岛之间的丹麦海峡和冰岛与不列颠群岛之间的广阔水域	北通北冰洋，南连大西洋
	佛罗里达海峡	位于美国佛罗里达半岛和古巴及巴哈马群岛之间	连接墨西哥湾与大西洋的重要通道
	阿拉斯加湾	位于美国阿拉斯加州南端，介于阿拉斯加半岛与亚历山大群岛之间。	是美国宣布战时必须要控制的海上航道咽喉的一个

资料来源：李杰：《全球战略海峡通道纵览》，载《决策与信息》2010年第11期。



图 3－14　全球战略海峡通道类别及特征

在我国，以经济走廊为基础并属于国家战略层面的国际通道主要有：位于东北区联通东北亚的 4 大通道，包括中蒙国际贸易通道、中俄交通走廊、中朝交通走廊、环日本海港口—腹地物流系统；位于西北区的新疆霍尔果斯、伊宁、喀什等国际大通道；位于西南区的云南省昆曼国际大通道（中缅印国际大通道）、广西的东兴、凭祥联系东南亚的国际大通道。其中，南宁—新加坡经济走廊（简称“南新走廊”）是广西联系东南亚的重要陆路通道之一，与云南昆明—泰国曼谷国际大通道（由中缅瑞丽口岸通道、中越河口—老街口岸通道、中老磨憨口岸通道等组成）以及广西东兴至越南沿海地区（东兴—芒街口岸通道）共同组成了我国西南口岸通道，即我国与东南亚及东盟国家的国际大通道。

“十二五”时期，应紧紧抓住国家深入实施西部大开发战略和振兴东北战略的历史性机遇，充分发挥沿边地区地缘、区位和资源特点，全面规划，突出重点，讲求实效，由易到难，从近到远，总体规划，分步实施，提升现有主干道运输，增加管道运输方式，打通出境通道。全方位、多层次推动交通基础设施建设，尽快把我国沿边地区建成中国连接亚洲、欧洲和非洲各国的国际大通道，以改变我国中西部地区相对封闭的状态，为我国对外开放发挥重要的桥梁和纽带作用①。

① 胡勇：《“十二五”时期加强我国国际大通道建设的构想与建议》，载《中国经贸导刊》2010 年第 21 期。

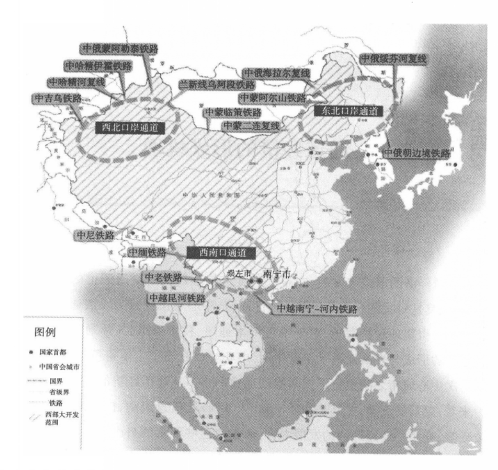


图 3－15　我国国际通道构成示意图



通道经济的形成机理

通道经济的形成与发展，在很大程度上依然取决于交通通道的建设和完善，尤其是对我国中西部欠发达地区而言，中心城市则成为发展通道经济中的要素聚集地和扩散地，对于推进资本通道、技术通道、人才通道和产业通道等的形成与发展发挥了重要作用，中心城市充当了主体角色，而中心城市与次中心城市之间也将形成多维的通道网络。从通道经济的基本发展动力来看，要素的流动，尤其是物质流动、人才流动、信息流动、技术流动、资金流动等，充实了通道经济的发展内容，而加速这些要素的自由流通和实现经济要素在区域之间、城市之间的共享正是发展通道经济的主要目的。制度因素，一直以来是本书所重点强调的，建立在利益共享基础上的制度通道为上述通道的形成与发展提供了基本的保障，而通畅、有效率的制度通道将成为通道经济发展中的内生动力。

第一节　通道经济与区域经济

发展“通道经济”是区域经济的重要组成部分，更是欠发达地区创造财富、走向全面小康的重要途径。通道经济有明确科学的内涵，它不等于以往的交通经济、流量经济等新兴研究领域，更不是一些地方所进行的路边经济、形象经济、箩筐经济（什么都可往里装），通道经济有明确的内涵，它的发展是一个过程，而不是一个阶段，更不是一种短期行为。

一、通道经济与区域发展

20世纪90年代,在区域经济发展问题上,我国学术界和实际部门曾提出了"沿海、沿江、沿边、沿线"的空间发展战略,并相应提出了交通运输发展与区域经济一体化开发的观点,此后,随着我国加入世界贸易组织,一些学者提出,我国应以此为契机,建立开放的经济发展模式,积极主动地参与区域经济合作,尽快打通西南国际大通道,加速实施开放战略[①]。

我国著名经济学家樊纲教授在分析发展中国家或"落后地区"存在的"真正的问题"时曾提出:"真正的问题在于,在发展中国家,或者'落后地区',或者'弱小企业''处处不如人'的时候,怎么才能在国内、国际市场上卖得出东西,能赚到钱,能有利润,开始积累资本、发展基础教育,从而能开始发展壮大,增长速度还得比人家高,以缩小与世界强国和跨国公司的差距?"[②]。樊纲教授提出了几种要求发展中国家或落后地区应充分利用的几种其特有的"相对优势":第一种即资源的比较优势。这种优势其实也可以称为"穷的优势"——收入水平低而劳动成本低,是劣势,也是优势,因为这可以使产品的总成本低而具有竞争力;第二种称为"落后的优势"(也称"后发优势")——因为落后,从而可以学习别人已经积累起来的知识、技术、管理与市场经济规律等,少走弯路,走捷径以缩短差距;第三种为"本土市场优势",指的是任何落后国家或是区域均具有的一种(初始)资源优势,就是对地方市场上的语言、文化、历史传统、人际关系,对本国目前特殊体制的更多的理解,对经济发展的特殊阶段的特殊知识,因而是落后国家的企业所能够利用的一种竞争力优势。以广西为例,广西应当在上述经济优势上做文章,同时大力提升以资源为原料的外向型经济以及具有广西特色的生态型经济发展水平。

二、通道经济与区域格局

发展通道经济,应以大通道为纽带,以区位优势、资源优势、人文优势为依托,以市场经济、特色经济和城市经济、县域经济理论为指导,把通道优势

---

① 曹莱莉:《北部湾地区经济发展的新思考:通道经济的视角》,载《开放导报》2007年第2期。
② 樊纲:《发展的道理》,三联书店2002年版。

转变为经济优势，加快当地经济社会的发展，不断满足人民群众日益增长的物质文化需要。在新的区域经济发展格局下，通道经济的发展成为各区域，尤其是欠发达地区经济发展的主要模式，必须坚持理论与实践相结合，在实践中完善理论，以理论的进步来指导实践的前进。

第一，要明确通道经济发展的总体目标。从总体目标考虑，现有产业布局、产业结构、生态保护等目标都要明确。同时要明确通道经济建设的整体功能是什么。通道经济的发展目标，是要建立一个开放的、科学的、按照经济规律办事的经济系统，使其与外部环境、周边环境甚至境外环境进行充分的物质、能源、技术、文化等交流与合作，形成具有强大生命力、竞争力、吸引力的区域经济。

第二，要建立通道经济的信息网络系统。通过网络来系统分析整个通道建设的发展现状、趋势、潜力和决策依据。通过信息通道了解通道外界的情况，提高对外接触的层次，预测整个通道经济发展在区域合作中的地位和作用及其产业优势，判定通道经济政策与省市之间的决策、政策制定是否相左等。通道经济中要加强信息交流与合作，充分发挥信息在经济社会发展中的作用。

第三，要坚持科学发展观，按照经济规律办事，规划好通道经济发展。要突出重点，敢于突破，发展特色经济。要实施“走出去”战略，充分利用两个市场、两种资源。对于资源型经济，资源终将趋向竭尽，不能囿于资源型经济，要加大“走出去”力度，吸引和利用外资、外才、外脑发展通道经济。要进行产业结构调整，把企业搞大、搞活、搞强，提高在国际市场和区域发展中的竞争力。加快通道间的城镇化和工业化建设步伐，发展通道旅游业和服务业，形成一个立体化的通道经济格局，要抓好科技、教育事业的发展，提高通道经济中劳动力的整体素质。

第二节　通道经济的基本载体：交通通道

构建便捷高效的立体交通运输服务网络，吸引和聚集各种生产要素，形成铁路、水路、航空以及现代高等级公路的沿线经济带或临空（港）经济区（圈）；利用区位优势、现代交通优势和比较成本优势，加快区域经济结构的

战略性调整，大力发展特色产业、商品贸易、现代物流、通信资讯、金融保险、房地产及其他服务业，培育特色城市群和城市带，以现代交通带动城市化进程①。在通道经济体系中，交通运输是一个具有基础性和先决性的产业，有了顺畅的交通网络，才能实现要素的迅速流通。

一、交通通道的基本形式和功能定位

交通是基础产业和经济发展的先行行业，是国民经济的命脉。火车、汽车、飞机的产生，使公路、铁路、航空成为主要的运输通道。凡有高速公路、铁路、航空港的地方，往往成为经济最活跃、最发达的地区。经济与交通的发展史表明，没有交通基础设施的现代化，就不可能有真正的工业现代化和社会现代化。作为通道经济基本载体的交通通道，具有以下基本特征。

第一，交通性。离开了任何一种交通形式，就谈不上交通经济，大通道经济是以此为基础和核心展开的。

第二，立体性。因水、陆、空交通形式的立体化发展，使区域经济发展也出现了水陆空的三维指向。

第三，区域性。主要是指具体的交通运输形式所直接穿越的区域（直过区域，如铁路、公路）、辐射区域（如机场）或吸引区域（如江河湖海等地区），统称为交通区域。

第四，流通性。是指依托交通开发和培育产业，特别是根据区域资源优势和开发利用状况，进行加工、运输、仓储和贸易。但其特征主要还在于第三产业的发展，即着重体现人流、物流、资金流和信息流，核心在于"商贸流通"的特征。

第五，外向性。由于通道打破了自然封闭，沟通了四面八方，因此通道经济就有强烈的对外指向，形成具有一定特色经济的地方贸易、国内贸易或

---

① 作为通道经济重要理论基础的运输通道理论形成于20世纪，其理论研究的重点是交通运输密集地带内运输能力及运输方式的合理配置。运输通道结构是指各种运输方式或多条运输线路完成的运输量在运输通道总运输量中所占的比重以及在运输生产过程中的功能构成，相互联系与相互制约的关系。区域运输通道系统结构受到区域内诸多因素的影响，如新交通方式的出现、新交通线路的修建、交通方式的科技进步、运输服务质量及价格变化、相关政策及投资、区域产业布局演化、区域经济发展以及人流、货流分布变化等。

国际贸易。

综观全球,许多发达国家和地区都注重利用国际地缘的特点和优势加强通道建设,实施“通道战略”,以促进区域贸易的自由化。北美自由贸易区具有强烈外向竞争性,其构建在很大程度上是由于美国、加拿大、墨西哥山水相连,铁路、高速公路、航海以及航空航线密集,形成了较为发达的现代立体交通网络。而德国的“汉堡自由贸易区”模式也是立足“海上对外通道”而建立起来的典型,中国香港自由港模式作为连接太平洋、印度洋之间的重要的国家交通枢纽,更是如此。

二、交通通道的演化与发展

自工业革命以来,人类经济社会的发展和生活方式的巨大改变是过去数千年所没有的,18 世纪 60 年代开始的英国工业革命是人类经济史上,工业化和生产运输化的开端,伴随着欧美国家大规模的水路和陆路交通运输的大量投入,交通运输体系日渐完善,使得商品生产和商品交换的规模迅速扩张,同时,手工作坊等小生产方式逐步瓦解,近代工业经济体系全面建立。经济活动的最初增长促进了对交通运输的需求,而交通运输的发展和交通体系的形成则又加速了人类经济活动的规模和范围,使一些水路、陆路交通枢纽成为良好的工业集中地带。如英国的曼彻斯特就是在英国工业革命交通运输建设过程中所崛起的,著名纺织工业城市,是世界工业革命的故乡,也是英格兰西北部地区的政治文化中心和商业中心。交通运输的发展强化了原材料地、生产加工地和产品消费地之间的地域联系,而这种交通通道的形成,使工业的空间布局从集中于某个区域或是某些区域,逐渐变为沿交通通道向新的、更多的区域延伸扩散,形成了沿交通干线分布的经济区,称之为交通经济带。

在 18 世纪,工业革命时期,欧美国家出现了运河建设高潮,这加速了这些国家水运体系的形成和健全,促使工业生产的不断集中和市场的区域化和国际化,而工业的发展推动了主要城市在沿海和沿通航河流的形成和分布。18 世纪后期至 19 世纪前期,是欧美国家完善水陆运输的阶段。1825 年,世界上第一条运营铁路在英国的斯托克顿—达灵顿之间建成,随后,英

国又建成了曼彻斯特至利物浦之间的铁路[①]。随着铁路这种以矿物燃料为动力的运输方式的出现，其表现出速度快、运输方便安全、连续性好、适应能力强、运输价格低、运输距离长的特点，并适应于大宗货物的中长距离运输，从而显示出了很强的经济效益。

铁路运输网络的建设与形成标志着现代交通运输网络的逐步形成，极大地扩张了采矿工业、冶炼工业和机器制造业等重工业的生产经营和发展空间，许多“临站型”工业中心和大城市在铁路沿线尤其是铁路枢纽地区形成，纵观英美主要城市，在工业革命时期，均是以此种模式而发展起来的，并具有特殊的工业定位。同时，公路网络的建设密度要远大于铁路，尤其是高速公路、集装箱和多种运输方式的联合运输的普遍推行，使得区位选择的机会大为增加。到了20世纪20、30年代，随着现代航空业的出现，一些具有高加工程度、生产程序复杂的高新技术产业，如电子、电器等新型产业纷纷集中在大型的国际航空港附近，形成了机场周围“临空型”工业园区的发展趋势[②]。高速公路出口处出现了许多“临路型”工业园区，沿高速公路的交通通道成为世界各国的一种重要经济布局模式。

现代航运技术的极大进步，对经济区位产生了很大的影响，随着港口的不断发展和功能的多元化，以及现在造船技术的先进化，船舶呈现高速化、大型化趋势，水运效率不断提高，航运费用大幅降低，一些沿海、沿江的“临港型”工业区域很快受到重视。现代综合运输通道和输变电、通讯、供水等基础设施的建设，使得通道经济的交通布局更加丰富多样化，并不断发展和成熟起来，而这种以交通运输为基本依托的通道经济雏形也正是工业化中后期产业和城市布局的典型形式。当前，随着现代交通运输技术的进步以及基础设施的不断完善，交通通道正在向着网络化、立体化方向发展，形成以陆、海(河)、空为载体的现代交通通道。

作为交通通道的发展载体，区域综合运输通道属于区域通道和综合运输通道的交集，综合运输通道中的客运交通结构，既包括客运交通系统与外

---

① 张文尝:《交通经济带》,科学出版社2006年版。
② 张文尝:《交通经济带》,科学出版社2006年版。

部经济社会环境等因素之间的结构关联关系，又包括构成客运交通系统的4种交通方式（铁路、公路、航空、水运）之间的结构比例关系（见图4－1）。各种交通方式不同的技术经济特点既可以反映出这种交通方式在客运系统中的地位和作用，也可以反映出这种交通方式的发展趋势和利用程度。在此基础上，将各种交通方式在通道中进行科学分配，使得通道的运输系统更加适应运输需求，建立一个经济协调、合理发展的综合客运交通系统，则可以充分发挥通道的整体客运输送能力[①]。

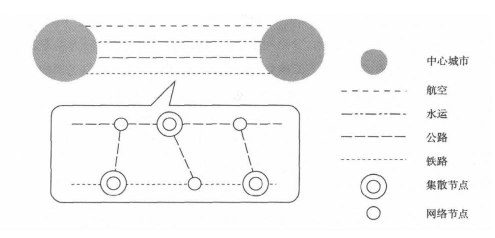


图4－1　综合运输通道结构图[②]

由综合运输通道内的经济和社会活动而产生了人员流动的客观需求，这种流动需求可分为区域内的流动和区域间的流动。2004年4月，中国工程院完成的《构建综合交通运输体系的研究》专题报告之二《规划的思路与方法》中按照费用类、技术经济类和运输用户类等三大类共14个指标对各种交通方式的技术经济特征进行了分析（见表4－1）。

表4－1　我国各种交通方式的综合评价

技术指标	铁路	公路	水运	民航	管道
建设费用	1	4	2	5	3
维护费用	4	2	3	1	5

① 谢静：《区域综合运输通道各种交通方式特性分析》，载《交通企业管理》2011年第1期。

续表

技术指标	铁路	公路	水运	民航	管道
运营费用	3	2	4	1	5
能耗	5	2	3	1	4
占地	2	1	4	5	3
环境污染	4	2	3	1	5
安全	3	1	2	4	5
装卸能力	4	3	5	2	1
平均运距	3	1	5	4	2
货损	3	2	1	4	5
集装箱运输量	4	5	3	2	1
方便性	3	2	1	4	5
快捷性	4	3	2	5	1
运价	3	2	4	1	5
总分	46	32	42	40	50
总排序名次	2	5	3	4	1

从可持续发展的角度分析，该报告认为管道是首选，铁路其次，公路居末尾。但是，管道运输目前局限于油、气等特殊产品，不能与客货兼有的其他交通方式相比。所以，铁路是最优、最先考虑的交通方式。该报告提出“大力加强铁路的建设、及时注意水路的开拓；竭力改善公路的管理、适度提供航空的服务”。

总体而言，交通通道的演化与发展是与交通运输技术、运输方式紧密相连的，而所有的工业、商业活动的产生、发展，人口的集聚，相应城市的形成，都是与交通通道相伴的，对于美国这样的历史较短，工业化较早的国家更是如此，其城市主要是通过运河、铁路的开辟、开通而迅速发展起来的，同时，主要的城市，尤其是工业城市多是位于临海临江的港口、或是在铁路枢纽、交通运输线交汇的地区。随着工业、商业活动的不断繁荣，各中心城市发展成为经济条件好、效益高、人口密集、经济活跃的发展轴线，并形成“点—轴”型的经济系统。

三、交通运输与通道经济

交通运输条件直接影响到经济地区单位（如农场、工厂、商业、服务业网

点等)的布局,尤其是工厂厂址的选择必须充分考虑运输因子,因而在区位论中被称为"运费指向"。这里所指的是广义上的交通运输条件,泛指影响通道经济系统内外联系便捷程度的各种交通运输方式和设施、各种邮电通讯手段和设施以及与之紧密联系的地理位置等条件①。

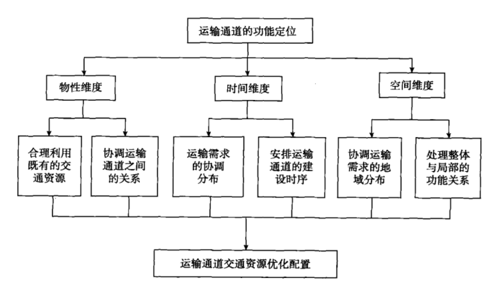


图 4-2 运输通道功能定位对通道资源优化配置的作用②

交通运输是人类经济活动中不可或缺的环节,具有双重性。一方面,交通运输是人类生产和生活得以进行的必然条件;另一方面,交通运输是一个物质生产部门,是通道经济形成和发展的重要条件。交通运输网络是通道经济系统进行内部和外部物质、能量、信息循环和交换的"脉络"。大的交通干线不仅是通道经济系统的"命脉",也是向外扩展、运动的通道和桥梁。沿着交通干线经济地域会产生强大的侧向、前向和后向扩散效应形成地区发展轴、带动落后地域的发展。对此,法国著名发展经济学家弗兰西斯·帕鲁认为:一条使大厂商同集聚地区联结的运输(交流)线路,将会刺激和促使经济活动在该线路的终端地区发展,并扩大集聚地区小单元的范围,同时增加

① 参借董锁成:《经济地域运动论—区域经济发展的时空规律研究》,科学出版社 1994 年版。

大厂商的顾客。如果由于任何既定的原因,交通干线的任何一侧修建了支线,类似的效应将会在线路旁侧产生,运输轴变为发展轴①。

随着经济地域的发展,交通干线会扩展自己的支线,支线又会形成次级支线,这样不同等级的交通线路相应的会变成不同级别的发展轴。随着时间的推移,交通线可能会发展成为交通网络,发展轴也可能发展成为一个网络系统,从而带动其所在地域的全面发展。地理位置直接影响交通条件的优劣,对于经济地域而言,重要的是其经济地理位置。这里面有两层含义,第一,指某一经济地域(或其中的经济地理事物)与其他经济地域(或其他经济地理事物)的空间关系,如某一经济地域与主要经济中心或经济发达的集聚经济地域的空间关系,与主要燃料基地的关系,与主要交通线路、交通枢纽的空间关系,与国内外市场的空间关系等;第二,指一定地域(或其中经济地理事物)在更大的范围劳动地域分工中的地位。地域范围有大小之分,劳动地域分工也就有层次之别,如区内劳动地域分工,国内劳动地域分工,国际劳动地域分工。因此,同一地域或同一经济地理事物在不同层次的劳动地域分工中的地位就有所不同。不能因某一区域有什么资源就确定该区域的优势,应将其置于不同层次的劳动地域分工中进行比较研究,即遵循比较优势原则进行探讨。

地理位置与交通运输条件、信息传输条件相辅相成,共同影响通道经济的发展。地理位置,尤其是经济地理位置优越的地区,其交通条件和信息条件就好。即便是自然资源贫乏的地区,也可能成为发达经济地域,如日本及亚洲“四小龙”;交通和信息条件好的地区,其经济地理位置也就必然优越,有利于信息产业地域系统的形成,如美国的“硅谷”等。相反,位置偏远的地区,其交通必然不便,信息也就不流通,纵有丰富的自然资源也难以转换为现实的经济优势,例如我国西部一些区域便是如此②。

---

① Ed. Benjamin Higgins and Donald J, Savoie, Regional Economic Development, London, 1988.

② 根据《中国铁路中长期发展规划》,到2020年,为满足快速增长的旅客运输需求,建立省会城市及大中城市间的快速客运通道,中国将建设“四纵四横”铁路快速客运通道以及三个城际快速客运系统。从中国高速公路建设对区域运输通道系统结构的影响以及发达国家高速铁路建设的经验来看,高速铁路凭借其技术经济服务优势,将会吸引大量客流,对公路和民航运输造成一定的冲击,从而引起各种运输方式之间的激烈竞争,打破区域运输通道系统结构的平衡模式,重新调整和优化区域运输通道系统结构,以形成新的平衡有序格局。

作为通道经济的基本载体，交通通道与区域经济的发展是相互作用、相互影响的关系，只有运输通道建设与区域经济尤其是城市经济发展形成相互促进的正反馈机制，才能相互匹配、协同发展，才能共同走向高水平的经济演化（见图4－3）。

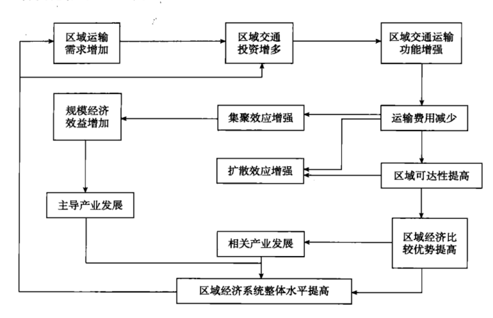


图4－3　交通通道与区域经济整体发展正反馈模型①

四、通道经济：迎接高铁时代

“十二五”期间，随着南宁—广州高速铁路和贵阳—广州高速铁路的全面建成，以及湘桂铁路扩能提速改造和云桂快速铁路的相继建成，广西将基本形成以南宁为中心的区域性现代快速铁路运输网络。一个以“高铁”为主要特征的高铁经济②时代正在到来。

---

① 施梅超：《基于通道经济理论的广西走向东盟策略探讨》，载《物流工程与管理》2011年第2期。

② “高铁经济”泛指依托高速铁路的综合优势，促使资本、技术、人力等生产要素，以及消费群体、消费资料等要素，在高速铁路沿线站点实现优化配置和集聚发展的一种新型经济形态。高速铁路良好的发展前景为许多设站城市提供了成功的发展机遇，带动了城市的快速发展和城市经济的转型。刘继广，沈志群：《高铁经济：城市转型的新动力》，载《广东社会科学》2011年第3期。

(一)高铁改变未来:高铁时代来临的必然趋势

高速铁路是人类现代文明和工业化进程的高度智慧产物,高速铁路的诞生极大地改变了人类生产生活方式、改变了传统时空概念,将加快促进区域经济一体化进程,推进区域间的产业配套协作,同时,在全球气候变化和低碳浪潮下,高铁作为一种绿色低碳的运输方式,推广高铁模式对于我国实现节能减排目标,加快发展低碳经济具有至为关键的作用①。

1. 高铁改变传统观念

高铁时代的到来对广西具有里程碑的意义,这并不是单纯的速度和规模所能显现的,重要的是高铁带来了空间范围、产业结构、发展理念的巨大变化。“大运量、高密度、公交化”的高速铁路运输模式将大大缩短南宁、桂林等地与珠三角地区的时空距离,人们的工作和生活范围逐步扩大,时空的转换将带来观念的革新,快捷的高铁交通将使相隔600公里以内的南宁、桂林与珠三角地区及沿线城市连成一体,形成1~3小时生活圈,进而转变传统出行方式和生活观念,催生沿线城市经济大融合,加速西江经济带、北部湾经济区与珠三角的对接和融合。更重要的是,高铁的开通将进一步打破区域间、城市间的隔阂,冲破行政壁垒,迫使各地行政意识更加开放,使地方政府深入考虑如何完善发展政策,学会全球化与区域化思维。对完善区域管理制度基础和重新界定地方政府的经济职能会有很大的促进作用。

2. 高铁促进区域经济一体化

高铁的开通将降低地区之间的运输成本,尤其是人流往返成本,有助于消除地区之间阻隔市场竞争的“藩篱”。2012年底,南广高铁建成后,南宁到广州的时间将从目前的13个小时缩短到3个小时,形成3小时经济圈,南宁融入粤港澳3小时经济圈。贵广高铁的建成也将加快贺州、桂林等地向粤港澳经济圈的融入。粤港澳经济圈将因此获得更为巨大的腹地资源、人才和

① 根据全国铁路发展“十二五”规划,到2015年,全国铁路营业里程将达到12万公里以上,其中高速铁路1.6万公里以上。2010年12月7日,国务院副总理张德江在北京第七届世界高速铁路大会上表示,政府已将高速铁路作为优先发展的战略性新兴产业,将在财政投入、建设用地、技术创新、经营环境等方面加大支持力度。中国将迎来一个崭新的高铁时代,这必将对城市发展、区域经济、社会治理等带来新的机遇与挑战。

市场支持，而广西和大西南经济区则因此更加密切地融入泛珠三角，进而联通庞大的海外市场。港澳的“前店后厂”经济发展模式将发生新的地域转移，形成新的“前店后厂”，广东成为“新店”，广西则成为“新厂”。从现有产业发展层次来看，桂粤两省区之间的产业结构有一定的专业化分工，但不是很明显。高铁开通后，将可能促使桂粤产业结构向两个方向变化：一个是综合性的方向，即取长补短，相互融通，例如两地的产业选择和发展定位等；另一个是专业化的方向，制造业将向最佳区位集中，如西江经济带将成为泛珠三角区域内的重要产业经济带。

3. 绿色低碳：高铁加快节能减排

自铁路发明以来，世界上的交通运输“主角”经历了一个“螺旋式”的上升过程，即“铁路—公路—高速铁路”。随着二氧化碳排放量的增加，全球气候变化不断加剧，较其他运输方式而言，铁路具有运量大、能耗低、污染小、安全性强、用地省等优点，是最符合中国国情的绿色交通工具。相对于航空、公路、船舶、管道，高铁是最环保、最高效的，这个共识在哥本哈根气候大会后已上升到决策层的普遍认知。作为全球碳排放第一大国，发展安全可靠的大规模高铁是实现节能减排目标的重要途径。

（二）理性看待“高铁时代”的到来

长远来看，高铁对于区域经济的发展具有明显的“双赢”效应，但在最初时期，存在一定的“磨合期”，高铁的到来对一些部门和领域将可能产生现实的威胁和发展的压力，因此，必须深入分析，趋利避害，形成一种互惠共赢的局面。

1. “铁公机”角力：对中短途客源产生较大影响

高速铁路具有运输能力强、安全性高、舒适便捷、能源消耗低和环境影响小等特点。根据测算，行程 100 公里 ~ 800 公里范围内是高铁的强势区域，从时间成本、货币成本综合衡量，在 100 公里以内，公路客运占有相对优势，可实现“门对门”的运输，是优先选择；超出 100 公里，公路客运优势逐渐失去，而乘坐高铁在 1 ~ 3 小时就能到达的区间，汽车、飞机明显不具有优势。南广高铁全长 559 公里，而目前南宁到广州的铁路里程为 824 公里，高铁开通后，两地之间的时空距离将极大缩小。以郑州到西安客运专线为例，两地

之间的铁路距离为505公里，时间约为2.5小时，一等票为390元，二等票为240元，由于南广高铁与郑西客运专线里程接近，且建设等级略低于后者，依此推测，理论上，届时南广高铁开通后，一等票和二等票不应超过郑西客运专线的价格。

“十二五”期间，南广高铁和贵广高铁建成后，将对民航客运和公路客运市场产生全面性的影响，现有桂粤之间的民航客运市场和公路客运市场都将出现明显萎缩，绝大部分市场份额将被转移到高铁。根据测算，目前每年往返于广西（南宁、桂林、柳州）与广东方向的客流量约有1200万人次，其中，以航空方式往来于两地的约230万人次，以铁路方式约260万人次，以公路客运方式约280万人次，其他方式约450万人次。高铁开通后，届时13亿元的航空业收入和5亿元的公路客运收入将转移到高铁运输（见图4－4）。

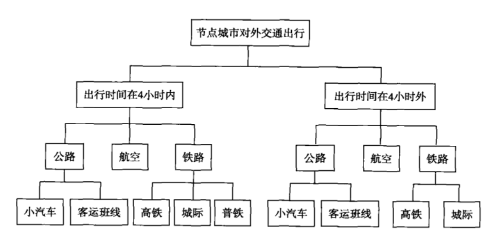


图4－4 节点城市对外交通出行方式选择分析图[①]

2. 警惕新的“屏蔽效应”

鉴于高铁对沿线城市和地区的巨大影响，如各地对此应对不足或对策失误将可能造成负面的影响。高铁开通后带来的交通条件大变化，会使桂粤之间的产业结构取长补短，相互融通。如果沿线城市相应的发展规划缺

---

① 李兆磊，吴群琪：《高速铁路对区域运输通道系统结构的影响分析》，载《兰州学刊》2010年第12期。

乏引导和衔接，则可能产生新的“屏蔽效应”，造成区域经济与过境运输分离的“新二元结构”。

从高铁对桂粤之间的影响来看，一方面，由于广西发展水平相对较低，而珠三角地区的一体化程度较高，高铁对广西的一体化影响程度会更为明显一些；另一方面，有利于增强南宁、桂林、梧州等城市对新经济活动的吸引力，也有利于珠三角地区现有企业的发展，企业选择布局地的灵活性增大，制造业因交通便利将可能选择成本相对较低的中小城市。广西应对此有充足的预测和应对，积极制定有效对策措施，充分利用高铁的积极效应。

3. 高铁对沿线城市的影响

高铁对沿线城市与乡村带来的主要影响是促进大范围区域一体化进程与城乡一体化进程。高铁会缩小时空距离，增进交流与合作，弱化信息不对称，城市间的分工将趋向合理。但也应看到，规模大的城市所获得利益会更明显一些，因为高铁站点主要设在大城市。由于流动便利，那些投资环境不佳的地区可能会面临人才、企业等流失的窘境。同时，随着预期可达性改善，更多要素流入，产品销售范围更大，一些沿线城市的房价、地价将可能出现上涨，沿线城市也可能会出现招商同质竞争。

高铁时代的来临，抓得好，是个难得机遇；抓不好，就可能成为挑战。如果能把握这个机遇，把沿线城市的商贸业、服务业做好，则就可以把周边乃至更大区域的人流吸引过来，成为重要的消费中心。否则，不仅快速流动的人流会成为南宁的过客，而广西人则会成为珠三角地区的顾客。

（三）面对挑战，利用机遇：若干对策建议的提出

要充分考虑高铁在交通体系重构背景下对区域经济社会发展的影响，超前研究高铁时代到来对广西产生的利弊影响，面对挑战，充分利用高铁机遇，促进广西经济社会科学发展、和谐发展、跨越发展。

1. 加强研究，充分预期利弊影响

“十二五”时期，实现向“高铁时代”的迈进将是广西发展史上的里程碑事件，其对广西经济社会发展的影响将是深刻而长远的。虽然，我国高铁建设与运营已经具有一定的基础，案例不少，经验也正在积累，但广西与广东等区域之间具有不同的发展特征，应当积极加强探索“高铁”命题下的专题

研究，形成系统性、全面性、战略性的研究成果，充分分析高铁深层次战略功能和效应的发挥，研究不同城市、不同行业、不同领域内应对高铁时代到来的有效措施，做好预影响研究，瞄准薄弱环节，制定有效措施，最大效应地利用好这一历史性机遇。

2. 有效应对，共同做大交通产业

高铁的开通将对沿线民航、公路客运市场形成很大的竞争压力，但从发展和长远的眼光来看，高铁及其他运输方式都应通过各自的优势服务于不同的需求者，应当将竞争引向良性发展轨道，各种交通要素互相促进、共同做大交通产业。对于航空运营而言，超过 800 公里，现有的高铁运行速度和飞机无法相比，这是航空运营的强势空间。相对于高铁动车组，公路客运的最大优势是灵活、方便、覆盖面广，可实现“点到点”运输，尤其在短途线路中有更高的机动性。应着重发挥“机动灵活”的服务优势，调整运距和班线，逐步淘汰长距离尤其是 500 公里以上的跨省线路，并转向乡村市场，汽车客运的运营强势在 100 ~ 200 公里，在这一区间，汽车客运企业应在有所为有所不为的策略上，有计划地向非沿线城市和县域地区倾斜、向农村地区延伸，将被高铁“遗忘的角落”作为汽车客运新的增长点。积极探索与旅游客运、公交客运的“无缝衔接”，致力于节省乘客的出行时间及转乘车费用，实现汽车客运“零距离换乘”。同时，应根据高铁动车组的班次、票价、停靠站点等相应调整汽车客运的线路、时间、价格，尽量避开动车组的优势区域，穿插营运，从而实现互补，抢占灵活的短途市场。

3. 依托高铁，构建南广经济走廊

随着粤桂经济合作的深入，区域间运输需求加快增长，南广高铁和贵广高铁的开通运营，将使得广西与粤港澳经济圈，尤其是沿线城市群有机连为一体，跨区域间的“同城化”时代将拉开序幕。当前，广西正在积极推进面向东盟的南宁—新加坡经济走廊，但从实际效果来看，这一经济走廊的可预见性还相对较低，且已经滞后于昆明—新加坡的“泛亚铁路”，因此，在积极推进南新经济走廊的同时，还应着力建设南广经济走廊，依托高铁，培育发展区域经济新走廊，提升南宁区域性国际城市的地位，可与广州联合形成西江流域的“双城模式”，架起人流、物流、信息流、资金流的快速通道，形成具有

战略地位的南广经济走廊，使高铁两端的产业效应向沿线城市延伸。

4. 借力转型，加快产业优化升级

做大做强做优工业和加快经济发展方式转变是未来广西经济社会发展的两大主线，面对高铁时代的到来，广西应积极依托高铁通道，借力转型，加快产业承接，进一步推进外向型经济发展，改造传统产业、调整产业结构，要正视高铁时代带来的挑战，对传统产业形成技术更新和产品升级换代上的“倒逼”效应。应当有更宽阔的视野，立足自身优势并且不局限于自己区划内的资源，整合一切有利条件，积极借助珠三角地区的人力、物力、财力和脑力，深度挖掘和利用广西自身的各种经济发展资源，实现产业的优化升级。

5. 延伸发展，做大做强旅游产业

高铁的开通将使对交通依赖程度最高的旅游行业由此获得新的发展契机。桂林是贵广高铁的中心城市，同时也是“国家旅游综合改革试验区”，从旅游发展看，贵广铁路的建设将对桂林“国家旅游综合改革试验区”的建设产生极大的促进作用。高铁背景下，应充分挖掘西江黄金水道和桂北旅游资源优势，加强贺州、梧州、百色等地的城市建设，重点加快发展广州—贺州—桂林和广州—梧州—南宁—百色两条重点旅游线路，精心设计旅游路线，发展主题旅游等。要充分预期南广、贵广高铁以及云贵快铁修建后对广西旅游产业的拉动效应，提早做准备，对粤桂两省区间的旅游做面上的规划和点上的设计。同时，应注重开发丰富多样的旅游产品，把文化历史、休闲养生等融入进来，多举措抢占高铁时代旅游市场，推进与广东的旅游合作，共同开发高铁联线旅游，拓展旅游市场，实现两地旅游客源市场共享。

6. 优化环境，提升城市反吸附能力

优化环境重在两点，一是投资环境，二是生活环境。面对高铁时代，一方面，应进一步优化投资环境，落实用工、税收、土地供给等优惠措施，规范行政许可和收费行为，切实降低投资、置业成本，打造投资“洼地”，加强城市基础设施建设，提高城市品位，完善城市服务功能。另一方面，要大力发展高端零售业和大型批发市场，打造集购物、休闲、旅游、餐饮、娱乐等为一体的第三产业带，吸引更多外地游客来南宁、桂林、梧州、贺州等地。要建立若干宜居城市，尤其是注重对梧州和贺州的打造，将其建设成为广西区域经济

发展的两大新的增长点，充分发挥其在高铁通道中的枢纽地位。

7. 以人为本，建设老百姓坐得起的高铁

当前，在高铁运营中的一个现象就是"票价高企"，弱势群体难以从中受益。过高的高铁票价远远超出了普通人群，特别是农民工、城市低收入阶层的经济承受能力，弱势群体难以从中受益。制定适宜的票价，适当照顾普通人群，是实现"以人为本"建设方针的重要手段，在南广、贵广高铁开通之时，要调整目前过高的高铁票价，不能让高铁仅仅成为有钱人的"专利"，与乘坐普通列车票价比控制在2∶1左右，一方面可以提高高铁的上座率；另一方面也可让普通人群享受到高铁所带来的便利。同时，给农民工、城市困难群体乘坐高铁给予一定的优惠措施，使高铁成为全民的高铁。

第三节　通道经济中的发展载体：中心城市

中心城市是通道经济发展的基本载体，是通道经济发展的核心。发展中心城市对于集聚通道流通要素，建立制度通道等，具有重要意义。

一、中心城市在通道经济中的作用

中心城市在我国区域经济发展中具有重要的"极核"效应，对于一个区域而言，城市的中心作用越强，其对于区域经济发展的带动效应就更显突出，并向更高的层次水平和更大的规模发展，这种中心极核作用和功能主要体现在以下几点[①]。

1. 要素输出功能：中心城市向同级别的中心城市及次中心城市或是城市的周边地带输出大量的商品，以及信息、技术、文化等要素。

2. 要素聚集功能：中心城市具有很强的集聚效应，将次中心城市、周边区域的人才、资金、物资等聚集到中心城市，使这些要素发挥更大的效应，提高了要素的投入产出率。

3. 网络联结功能：不同层级的中心城市由于之间紧密的经济往来，产生了不同程度的经济社会吸引力，通常次一级的城市会对更高级别的中心城市具有更强的依赖性，而这些不同规模、不同层级的中心城市在我国区域经

---

① 杨鹏：《增强广西中心城市综合竞争能力研究》，2005年广西区党委政府重大招投标课题。

济发展中构成了联系紧密、复杂多变的网络型城市结构。

4. 产业带动功能：工业化的加快推进了城市的发展，城市的加速发展也促进了工业产业的升级换代，城市，尤其是中心城市作为区域经济发展中产业的聚集地，具有很强的产业主导和带动效应，中心城市与周边地区形成产业分工协作的关系，通常是一种垂直分工的关系，而在中心城市之间则普遍存在水平分工的关系，中心城市的产业不断发展，在升级换代和自身发展的同时，也对周边地区产生极强的产业辐射和扩散效应。

5. 技术扩散功能：中心城市在聚集了大量的人才、资金和信息的前提下，提高了这些要素的投入产出率，并汇集了众多高等院校和各类科研院所，能够率先引进先进的技术和生产工艺，进行新技术、新产品的开发研制，并通过在不同层级的中心城市以及中心城市和周边地带的扩散，提高整个区域经济和国民经济的科技贡献率。

6. 三产服务功能：中心城市的第三产业相对发达，作为通道经济发展的信息中心和金融中心、资本中心，对通道经济的发展发挥了极为重要的作用，提供了资金支持，以及股票、证券和信息服务。

中心城市的形成与发展必须具备一定的先提条件：

第一，中心城市必须是作为交通通道枢纽的城市，在区域中具有极为重要的区位优势和交通优势，并能够通过交通通道吸引经济要素和服务于周边地区的经济发展。

第二，中心城市应当具有很强的经济实力，在整个区域经济乃至全国经济发展中具有较强的影响力，并能够在这种实力的基础上，通过产业的带动、技术的扩散推动整个通道经济的发展。

二、通道经济中中心城市的层级

通道经济是区域经济发展体系中一个复杂的、独特性的经济发展模式，具有其自身的构成要素，而这些要素对于通道经济的形成、发展与演进具有重要的作用。中心城市在通道经济发展中具有重要的地位，在整个国民经济和区域经济产出中占有很大的比重，2010 年，我国城市经济生产总值产出

占整个国民经济产出的62.5%，而中心城市①的经济产出总值为13.53万亿元，占2010年全国国内生产总值的34.2%，比2000年提高了6个百分点，可见我国的经济发展从改革开放前的均衡发展已经逐步转向以中心城市为主要载体的发展模式。中心城市也存在不同层级的划分，总体而言，我国的中心城市可以划分为三个级别，即全国性中心城市、大区型中心城市和省域性中心城市。

作为全国性的中心城市，北京、上海、天津和广州等超大城市，经济总量大，城市开放度高，具有很强的要素集聚能力，北京作为首善之都，是全国的政治、文化中心，地位显赫；上海作为我国重要的经济、金融中心，外资的重要聚集地，未来时期，必将成为亚太地区的经济中心、金融中心、贸易中心和航运中心；天津作为自清代洋务运动以来形成的“华北明珠”，是传统的商业重埠，按照国务院对天津城市总体规划的批复，天津要建设成为经济繁荣、社会稳定、科教发达、设施完善、环境优美的国际港口城市和我国北方经济中心②，而滨海新区的开发建设，将进一步带动天津城市功能的提升和中心城市地位的强化；2005年国务院批复的《广州市城市总体规划(2001～2010)》将广州定位为“广东省政治、经济、文化、交通中心，我国历史文化名城和华南地区的中心城市，我国重要的经济、文化和对外交往中心之一，我国南方国际航运中心”③，而在2006年9月，广州《新一轮广州城市总体规划前期研究报告(2010～2020)》中，广州进一步明确到2020年将城市定位为国际城市、中国南方经济中心、文化中心、对外交往中心。在由我国建设部编制的全国城镇体系规划中已将北京、上海、天津、广州和香港列为我国5个国际性城市④。

从某种角度而言，上述的全国性中心城市同样也是大区型中心城市，所谓大区型中心城市是指跨越若干行政区域，对周边省域具有较强的经济聚集和扩散效应的城市，如北京、天津之于环渤海地区，上海之于长三角地区，广州之

---

① 本书界定我国中心城市主要为省会城市及副省级城市。
② 国务院关于天津市城市总体规划的批复，国函(2006)62号，2006年7月27日。
③ 国务院关于广州市城市总体规划的批复，国函(2005)105号，2005年12月22日。
④ 建设部《关于征求全国城镇体系规划意见和建议的函》(建规区函[2005]089号)。

于珠三角区域，而在这些城市之下，我国形成和发展了若干大区型的城市，这些城市对周边地区和所在的大区具有较强的“极核”效应，如西安对于陕西、山西、甘肃、青海和宁夏等省域，是我国西部地区的经济中心和商贸中心；成都作为我国西南地区重要的中心城市，历史上便是中国西南地区的政治、军事、经济和文化中心，青藏铁路的建成，进一步加强了成都对西藏的辐射能力，“十一五”期间，成都将其发展目标定位为中国西部创业环境最优、人居环境最佳、综合竞争力最强的现代特大中心城市。同时，值得关注的是，这些大区型中心城市在与周边中心城市“合纵联盟”的同时，将形成更为强势的中心效应，形成一种“虚拟中心”的发展模式，如随着国家中长期铁路网规划中的“四纵四横”之一的郑(州)西(安)客运专线在2008年的建成，西安与郑州这两座历史悠久、具有传统的文化习俗的城市间455公里仅需2个小时左右，进一步密切这两座中心城市的连通，交通通道的建设加强了通道经济效应。此外如成都与重庆，文化相近、习俗相同，传承一脉，构成了成渝经济中心。

在全国性中心城市和大区型中心城市之外，作为第三级别的省域性中心城市在我国区域经济发展中同样具有重要的地位和影响力。在行政区域划分的基础上，我国各省域的首府城市在各省域的经济发展中基本承担了政治、经济中心的角色，是各省域经济要素的聚集地。与此同时，省域性中心城市在我国区域经济发展中起到了“二传手”的功能，即连接了与全国性中心城市或大区型中心城市与其他次中心城市，有效地延伸了我国区域协调发展的空间。

此外，我国的中心城市还包括了一些副省级城市，而上述三个级别的中心城市及我国15个副省级城市①共36个，在我国国民经济发展中发挥了极为重要的作用。2010年，我国中心城市年末总人口为29925.84万人，占全国总人口的22.32%，经济生产总值为160668亿元，占全国国内生产总值的40%，工业增加值为63082亿元，占全国工业增加值的39.21%，人均生产总值为50394元，为全国人均生产总值的1.68倍，全社会固定资产投资总额为

① 全国副省级城市：成都、西安、哈尔滨、长春、沈阳、大连、济南、青岛、武汉、南京、杭州、宁波、厦门、广州、深圳。

94854亿元，占全国固定资产投资总额的51.78%，实现地方财政收入30127亿元，占全国财政总收入的36.25%，全社会消费品零售总额共计82146亿元，占全国社会消费品零售总额的54.76%，吸引外商直接投资979亿美元，占2010年我国外商直接投资总额的92.58%，金融机构存款总额为329420亿元，为全国总额的44.92%[①]。

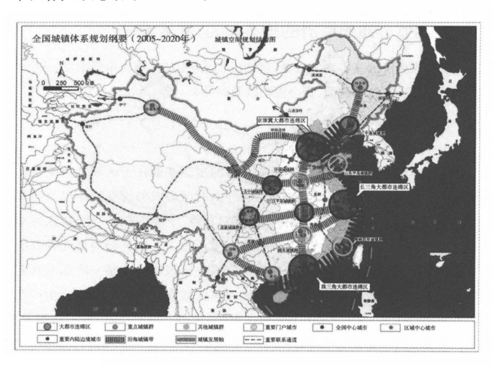


图4－5 全国城镇空间规划结构图

总体来看，中心城市在我国国民经济和社会发展中充当了重要的角色，具有极为重要的地位，已经成为我国经济发展中的投资、消费、金融和人才

① 2004年，我国中心城市年末总人口为23126万人，占全国总人口的17.79%，经济生产总值为60307亿元，占全国国内生产总值的44.06%，工业增加值为25095亿元，占全国工业增加值的39.95%，人均生产总值为26077元，为全国人均生产总值的2.46倍，全社会固定资产投资总额为25211亿元，占全国固定资产投资总额的35.77%，实现地方财政收入26397亿元，占全国财政总收入的19.9%，全社会消费品零售总额共计22157亿元，占全国社会消费品零售总额的41.07%，吸引外商直接投资368.4亿美元，占2004年我国外商直接投资总额的24%，金融机构存款总额为127123亿元，为全国总额的52.66%，同时，中心城市所拥有的普通高等学校专任教师为51.69万人，为全国总数的60.2%。

的聚集地,因此,发展通道经济,必须以中心城市为承载体,在北京、天津、上海和广州等第一级别中心城市迅速发展的同时,我国必须加快发展成都、西安和武汉等第二级别的大区型中心城市,壮大经济总量,提高区域辐射能力,并进一步培育和发展第三级别省域中心城市,保持较为合理的中心城市发展体系,培育经济增长极点,形成通道经济的发展载体(见图4-5)。

第四节　通道经济的基本动力:要素流动

从通道经济的基本动力来看,包括了物质流动(从物流角度出发)、人才流动、信息流动、技术流动、资金流动以及商品流动等。

一、要素概念及构成

(一)要素的概念

从古典经济学的论述来看,通道经济的主要基础在于区域之间或是国家之间所存在的生产技术的绝对差别,并由此所形成的梯度差距以及相应的互补性,国际贸易理论中有相关的"绝对利益"、"绝对优势"学说,在劳动作为生产的唯一保障投入的历史阶段中,生产技术上的优势高低与否取决于以劳动生产率为标准的衡量,一个国家或是区域在生产某一产品上具有更高的生产效率或是劳动效率,则该国或该区域在这一产品上具有生产技术上的绝对优势,而与之相反则处于"劣势"地位。因此,在传统的认识中,生产要素包括了劳动力和技术,而在之后的研究中,生产要素的内涵和范围不断扩展,先后形成了单要素论、三要素论和五要素论等具有代表性的观点。通常,认为生产要素除了包括劳动力、技术之外,还包括了土地、资本、管理和信息等内容,我国学者对生产要素概念的定义和表述为,"生产要素是指生产过程得以正常进行所必需的各种物质条件和非物质条件;生产要素属于生产力的范畴,是构成生产力的基本因素,但又不完全等同于生产力。"①

各种生产要素的结合在通道经济发展中发挥了极为重要的作用,并影响着劳动生产率的高低,同时很大程度上决定了生产成本的高低,如一些产

① 于国政:《中国边境贸易地理》,中国商务出版社2005年版。

品的生产主要是经过手工操作加工，产品中依附和聚集了大量的劳动力要素，这种产品被称之为劳动力密集型产品，而如农林产品的生产则需要更多的土地要素以及劳动力要素，可称之为土地密集型产品或是土地—劳动力密集型产品。随着现代工业的发展，科技的不断进步、工艺的不断升级，造就了更多的技术密集型产品，而一些需要大量资本、资产投入的产品，则属于资本密集型产品。

（二）要素的构成

生产要素的构成经历了由单要素构成到三要素构成再到五要素构成的过程，即包括了劳动力、资本、土地、技术与信息等组成的要素结构。从研究通道经济的角度出发，现代生产要素还包括了人才，这一点也是发展经济学所推崇和强调的，同时，制度性要素作为一种有效的生产要素正在受到理论界的广泛关注，制度安排也是发展通道经济的重要支撑。

1. 劳动力。是指可用于生产过程的一切人力资源，不仅包括了体力劳动者，还包括了脑力劳动者，劳动力与劳动是两个不同的概念，劳动是对劳动力的使用和消费。劳动力的数量、性别结构、年龄结构、民族结构、劳动技能和素养等对劳动力要素具有重要的影响[①]。尤其是对于劳动力的质量即劳动力接受文化教育的程度和所具有的劳动技能，是造成劳动力在区域之间流通的重要原因。

2. 土地。是一个具有多重内涵的概念，土地及其本身所依附的自然资源、矿产资源是不可流动的，这也是其与其他要素的主要区别所在。土地既包括了土地本身，还包括了依附于土地的自然资源，此外，土地存在着地理位置和经济地理位置的差异，不同的产业部门总是需要一定数量的土地，尤其是对于农业生产这样的密集型产业，而农产品则是土地密集型的产品。

3. 资本。一方面，资本的规模数量决定了某一产业的性质和产品的性质，例如资本密集型产业以及资本密集型产品；另一方面，资本必须以一定的表征形式表现出来，货币资本具有流动性，但仅能在资本流动转化为生产资本才能形成生产要素。从某种角度来看，生产资本不具备流动性，因其已

① 于国政：《中国边境贸易地理》，中国商务出版社 2005 年版。

成为生产某种产品所必需的生产原料和生产设备，具有产业和产品的特殊规定性，因此，生产资本的流动性受到了很大的限制。

4. 技术。技术作为一种生产要素，是指制造某一产品，应用某项工艺或是提供某项服务的系统知识。技术具有的主要特性有，第一，保密性。即任何一项新的技术的关键环节都具有不可泄漏性；第二，专用性。技术通常是指与某种产品或是某项工艺有关的技术，不同产业部门或是不同产品的生产都有不同的技术，不存在通用性；第三，层次性。同一种类型的产品在不同周期阶段内的生产所体现出的技术性不同，同时，不同国家或是区域之间生产的统一类型的产品也存在着技术水平上的差别；第四，交易性。技术的可流通性决定了技术进人流通领域，并形成相应的技术市场，达到一定的技术成交额；第五，再生性。技术在不断创造、不断进步的过程中得以发展。

作为一种特殊的生产要素，一方面，技术具有一定的形态，可以进行测量，并体现其质量、性能；另一方面，技术本身是一种知识形态，如发明创造、工业革新等，技术只有"凝结"在劳动力和生产要素中，才能成为现实的物质，才能充分体现出使用价值。而在通道经济中的技术要素的流通则是技术使用权以及相关产品的制造权和销售权的流通、转让。同时，技术的流通与信息、人才关系紧密，一方面技术的流通很大程度上是信息的流通；另一方面，技术的流通要依附于人才的流通。

5. 信息。作为一种新型生产要素，信息是指与商品生产、销售和消费直接相关的情报、信息、资料和知识等，信息的流动与流通对于通道经济的发展具有重要的作用，信息具有可传递、可储存、可再生和可处理的特点，而基于这些特性的信息流动，对于通道经济的发展具有很强的"催化"效应。

6. 人才。人才是具有一定技能或才能的劳动力，人才的产生是人力资源开发实施的具体体现，人才是第一生产力"科学技术"的重要载体和实施者，同时，人才也是通道经济发展中最具流动性、影响最为广泛的要素，对通道体系的形成和通道经济的发展具有重要的作用。

7. 制度。从制度经济学的角度来看，制度正在成为现代经济社会发展中的主导型因素，而从现实来看，这种趋势正在形成。通道经济理论中的制

度并非仅仅是指传统意识形态下的社会制度，更多的情况是指在经济运行机制下，所形成的制度化因素，如规章制度、产业政策、法规措施，以及经验积累等。

二、要素流通是通道经济的形成动力

通道经济的形成首先是建立在经济要素流动、流通的基础之上的，在这种基础上，通过资本、人才、信息、技术等要素流通，以区域间制度学习为特征的制度流通，以及由这些要素流通所形成的商品流通、以产业转移为特征的产业流通等综合性流通，这些基本的流通促生了通道经济的形成①。

（一）人才流通

随着社会生产过程中技术基础不断变革和进步，人才流是现代经济发展的必然产物。人才流通是人才寻求与生产资料更合理的配置，而在不同的工作岗位、职业以及不同的就业区域之间的迁移或流动。人才流通是有一定劳动能力尤其是具有相应技能的劳动者为了获得较高的预期收益而积极寻找工作的过程现象。人才流通反映了在不同的技术、经济和社会条件下，劳动者与组织、部门、社会之间在就业问题上的相互选择、相互协调的关系。

第一，只有流动才能实现人力资源和物质资源的有效配置。人力资源只有与物质资源相匹配才能转化为对社会有用的物质和服务。发达国家在人力资源配置方面的主要特征，就是用高度流动的劳动力市场去满足不断变革的生产过程中对人才的需求。不流动的人力资源很难实现与生产资料的最佳组合，造成人才使用效率低下或浪费严重，只有流动，人力资源与物质资源才能在一定程度上接近于最佳配置，人才得以充分利用。

第二，人才流通保证了劳动者的地位，保证了劳动力市场的活力和效

---

① 有学者在提出"C－P－C通道"经济即CEPA（内地与香港关于建立更紧密经贸关系的机制）、PECO（泛珠三角区域经济合作组织）和CAFTA（中国－东盟自由贸易区），将这三大体系联合形成如通道一样连接南北经济大动脉，辐射中国南部以至东部的大区域经济圈，并认为"C－P－C"通道经济的最大特色在于流量经济，流量经济包括在区域和城市中流动的各种生产要素，如人流、物流、资金流、信息流等，这些资源和要素的流动性越强、规模性越大、开放性越高、协调性越强，则产生的经济效果越好、倍数效应越高。参见杨彬：《C－P－C通道经济与深圳转型》，载《现代商业》2008年第3期。

率。人才流通是实现劳动者所有权与支配权的根本体现,劳动者作为劳动力市场的主题,具有自由选择职业和企业的权利,而不应受人支配依赖于他人。同时,人才流动带来了竞争,极大地促进了人才素质的提高。

第三,人才流通促进了经济社会的发展。产业产品升级和地区经济的梯度发展需要人才迅速从衰弱的产业、低梯度地区向发展迅速的产业、高梯度地区流动,使人才按照经济基础的发展的需要合理配置,并能通过有效的竞争机制,保证人才的质量和效率,保证经济社会的发展。

第四,人才流通的条件。劳动力市场的存在只是为人才流动提供了便利的条件,并不意味着流动已成为必然现象,它要受到社会政治经济等各方面的制约。构成人才流动的最重要的一个条件是人才的个人所有权。劳动者能自主决定或自由支配自己的劳动,而不是受政策、人事制度等非经济因素的制约,也就是说人才流动是自主的和便利的。

(二)信息流通

某种程度上,信息的流通可以视为现代通道经济发展的加速动力,信息遍布于自然界、人类社会和人们的思想认识过程中,与材料、能源一起称为现代科学的三大支柱。广义的信息概念是指事物存在的方式和运动状态的反映。狭义的概念是指反映事物存在和运动差异的、对解决问题有用的、可以被理解和被接受的、新出现的信息消息的总称。信息存在于人类社会的各个领域中,但并是所有的信息都可被称为商品流通信息。商品流通信息是对商品流通运动的客观描绘,是流通过程中产生的商品交换关系及其运动状态的真实反映。信息流通是指处于运动状态的信息系列,由信息源向信息接受者通过信息流通渠道传递的全部信息的集合。从信息流的角度来看,商品流通信息流实质上是商品在流通过程中,商品价值与使用价值相互适应和适应程度的反映和反馈。

(三)技术流通

区域间的技术流通,又被称为技术转移,是指一个区域的技术持有人的使用权或所有权让渡给另一区域的其他人的过程。根据转让条件是否有偿,技术流通可分为区域间的技术贸易、区域间技术交流和区域间的技术援助三种类型。

第一，技术流通的类别。

区域间技术要素的流通形式有两个方面，一种是有偿性的技术交易，即通常的技术贸易，另一种则是无偿的技术交流或是技术援助。

1. 区域间的技术交易

它是指在不同区域的企业、经济组织或个人之间，按一般商业条件从事技术使用权买卖的一种交易行为。区域间技术交易的形式主要有直接技术贸易、引进成套或关键设备和区域间联合投资。

(1)直接技术贸易，即通过专利技术、专有技术、技术秘密的有偿转让，引进方从输出方取得制造、销售某种产品的权利，并得到相应的技术；

(2)引进成套或关键设备。虽然设备贸易和技术贸易分别属于硬件交易和软件交易，属于不同的交易形式，但由于在实际的成套或关键设备的引进中通常带有技术，或者在引进技术时附带有设备的买卖，因此通常把设备和技术结合在一起的交易也作为技术交易的一种方式。对于成套或关键设备的引进，技术出让方通常要有相应的技术服务和协作，或者由技术出让方派遣人员到接受方帮助调试设备、指导生产和讲授技术等，或者是由接受方派出自己的技术人员到出让方进行培训和学习；

(3)区域间联合投资。可以通过合资、合作经营等多种形式，由拥有技术的一方将技术作为无形资产折价入股或提取技术补偿费等措施，将技术传递给技术合作的另一方。

2. 区域间的技术交流

区域间的技术交流属于一种无偿的技术转让，一般是通过非市场的渠道进行。随着人员、货物和信息等在区域间往来和交换的日趋频繁，技术交流在区域间技术流动中的作用也在不断增强。区域间技术交流的方式有科技资料、情报和仪器样品的交换；举办学术会议和国际博览会；举办技术开发中心和共同研究机构项目；进行访问、考察工作等。

3. 区域间的技术援助

区域间的技术援助是指一区域向另一区域无偿地或按优惠条件传授技术知识，协助建立科技、文化机构并提供相应设施。区域间技术援助的方式主要有派遣专家和技术人员，提供技术服务；协助受援区培训技术人员，建

立科研机构、职业培训中心、医院、学校和技术推广站;承担受援区域一些项目的可行性研究、设计等投资前准备工作;提供技术资料和文献以及示范性项目和设备等。

第二,技术流通在区域间流动的经济因素。

随着人类社会分工的不断加深,技术在经济发展中的作用在不断加大,各国、各地区对技术进步日愈重视。但由于起点不同,目前世界各国在技术水平上有很大的差距。技术创新主要集中在发达国家和发展中国家的极少数地区,一些先进技术仍由少数发达国家所控制。技术在区域间特别是发达国家和不发达国家间的流动就显得十分必要。技术的区域间流动对区域经济的发展将起到非常重要的作用:①它可以缩小区域间的技术和经济发展水平的差距,加快欠发达区域的经济发展;②获得技术转让费用;③延长技术的生命周期。对于一些在本区域已经处于成熟阶段的技术,转移到还需要这种技术的国家和地区,继续发挥作用,这样就等于延长了这些技术的生命;④出让方获得更新技术的时间和空间,优化产业结构,发展新兴产业。

技术要素的流通主要动因取决于区域间技术所存在的技术差距、差别,以及由此形成的"技术梯度",并产生了技术要素转移、流通的机会和空间。从技术要素的转移、流通的具体原因来看,就技术输出方而言,目的有以下几个方面:一是追求较高的技术转让费用,以求及早收回技术开发的前期投资;二是将一些处于"夕阳"状态的技术转移出去,延长技术要素的生命周期并扩大技术效应;三是促进和带动本方的商品出口和销售。而在技术输入方来看,引进外部技术主要基于以下的目的:一是引进外部先进技术,填补本区域的技术空白,增强本区域产业、企业的生产能力;二是减少不必要的重复性的研究与开发活动和投入,节省开支,将有限的经费用于关键技术的攻关上;三是通过技术引进,改善区域经济的技术结构,加快产业结构的调整,提高本区域在国际分工中的地位;四是加强企业的技术改造和技术进步,改善企业产品结构,实现产品多样化;五是加强本区域科研人才的培育,并通过模仿创新、二次创新,最终达到提高本区域自主创新能力的目的。

(四)资金流通

资金流通指的是处于流通领域或流通过程的财产物质的货币表现或价

值表现，它与生产领域的资金是相对应的。在一定时期中，社会总资金规模是一定的，在流通从生产职能分离出来成为专门的职能后，资金流的增减，也就意味着生产资金的增减。发展经济学家认为，发展中国家为了自身发展，必须重视外资利用问题，在一个开放经济中，一个国家或一个地区的经济发展如果受到资金不足的限制，可以通过引进外部资本，接受援助等途径从外部获取所需的资金。

（五）制度流通

制度流通在很大程度上是以制度学习为主要特征。这主要表现为由于区域间所存在的制度性差异和差距，造成区域间经济社会发展的逐步差异化，具体表现为区域经济社会发展水平差距的扩大。改革开放初期，我国将东部沿海地区作为“先发展”地区，给予了众多优惠政策，东部地区也在改革的过程中，通过实践，逐步形成了较为完善的对外开放制度体系，进一步加快了沿海地区的经济发展，同时，也与中西部地区形成了制度差距。这种差距，一方面是由外部得益所造成的；另一方面，也是东部地区在改革实践中所逐步摸索形成的，而随着这种制度差距和区域发展差距的扩大，中央政府先后实施西部大开发、东北老工业基地振兴和中部崛起等区域发展战略，扩大和加强中西部地区的开放程度和改革力度，并给予相应的优惠和扶持政策，同样，这也是一种因外部因素而产生的制度在区域间的转移、流通，这种转移并非代表制度的实体性迁移，而是一种制度在区域间的普惠效应。与此同时，中西部地区由于自身发展的强烈诉求，向东部沿海发达地区积极学习，寻求适合自身的制度经验，而这正是一种内生性的制度流通。

（六）商品流通

商品流通是涉及商品所有权转移的价值运动。在商品社会中，商品是用来交换的劳动产品，是使用价值的统一体。商品对生产者和经营者来说，只是为了拥有价值，对消费者而言，却是为了拥有使用价值，使商品发生价值形态的变化和所有权的转移，由此形成的价值运动称为商品流通。如我国广西处于 C－P－C 中，广西在 PECO 的地理中心，在 CAFTA 的交连之处，其商流集中在粤港澳经济发达地区的产品向西进入桂、云、贵、川，而云、贵、

川资源经广西进入粤港澳。粤港澳、西南、中南地区、华东地区产品可经广西进入东盟市场,同样东盟市场的产品也可经广西进入上述地区。商流通道具有双向互通的特点,商流通道有助于广西发展现代物流业、边境出口加工业及相关产业。

三、现代物流与通道经济

随着区域间经济的相互交融、相互渗透,物质的流动尤其是现代物流业在区域经济发展中所起到的作用和重要性日渐显著。所谓物流,即指物质的流通。物流的形成和发展是必须以一定的交通基础设施条件和必要的交通手段和技术为前提的。物流的现象古已有之,早期可到西汉时期,丝绸之路的开辟,为中国与西域各国乃至中亚、欧陆国家间打通了物质流通的渠道,形成了贸易通道,而三国时期诸葛孔明发明的"木牛流马"便是通过技术手段的革新将其应用到军事后勤运输领域;及至宋元时期,以福建泉州为代表的民间对外通商物流盛极一时,而到明朝初期,郑和下西洋,更是开创了我国远洋物流的先河。

20 世纪 30 年代初,美国最早使用了"Physical distribution",直译为实物配送,此后还有"Logistics"(后勤)等用语[①]。而"物流业"的理念,最早出现在 20 世纪 50 年代的美国,称之为"实物分配"或"货物配送";20 世纪 50 年代末 60 年代初,日本从美国全面引进物流管理理念后,进一步扩展了其内涵,赋予其"在连接生产和消费间对物资履行保管、运输、装卸、包装、加工等"功能。20 世纪 80 年代初,我国开始接触"物流业"理念,但真正引起社会各界的普遍关注,则是从 2000 年 11 月在广东举办了"经济发展国际咨询会议"之后。根据美国物流管理协会对物流的定义,"物流是为满足消费者需求而进行的对原辅材料、中间库存、最终产品及相关信息从起始地的有效流

---

① 20 世纪 50 年代中期至 80 年代中期,分销物流学(Physical Distribution)的概念占据统治地位,成为世界各国一致公认的比较统一的物流概念。1985 年,美国物流管理协会给出的定义中正式将"Physical Distribution"改为"Logistics",中文翻译为区别两个概念的前后演变,将前者译为"传统物流",而将后者译为"现代物流"。从物流功能上看,传统物流的主要功能是运输和仓储,而现代物流则包括了除运输、仓储之外的物流配送、物流信息技术处理和物流服务等诸多功能,同时强调功能的集成。

动、存储计划、实施控制的过程”。①

物流本身作为一个研究领域，已经有了丰富的研究成果。无论在研究领域或是实践中，物流理论都在迅速发展。除了物流中心、城市物流等这些相对传统的物流理论外，新的物流发展趋势理论如第三方物流理论、第四方物流理论等蓬勃发展。物流产业作为城市发展的一个新的经济增长点，其未来前景广阔。

物流中心是现代物流网络中的物流节点，也有人称其为物流据点，流通中心、分销中心、集配中心等。在现代物流网络中，这些节点不仅执行一般的物流职能，而且越来越多地执行指挥控制、信息处理、作业优化等神经中枢的职能。物流中心是从事物流活动的场所组织，应基本符合下列要求：主要面向社会服务；物流功能健全；完善的信息网络，辐射范围大；少品种，大批量；存储、吞吐能力强；物流业务统一经营管理。

第三方物流是指服务商为客户提供整个或部分供应链物流服务，以获取一定的利润。第三方物流公司提供的服务范围很广，它可以简单到只是帮助客户安排一批货物的运输，也可以复杂到设计、实施和运作一个公司的整个分销和物流系统。第四方物流的作用是集合及管理包括第三方物流在内的物流资源、物流技术设施，依托现代信息和管理技术来提供完善的供应链方案。城市物流和其他类型的物流一样，都包括运输、仓储、装卸、搬运、配送、流通加工、物流信息等基本过程，但是城市物流有其特性。

物流通道(Logistics Corridor)是“物流”与“通道”的融合，或是两个本身即是一件事物的两面，物流通道是一个地区物流发展的重要物质基础，迅速、便捷、信誉度高的物流通道系统是一个地区提升整体竞争力的重要因素。物流通道与运输通道不同，运输通道是指连接不同区域的重要和便捷的一种或多种运输干线的组合。物流通道是现代物流的重要体现，也是通道经济发展的重要载体之一，一个完整的物流通道应具备三种特征：一是物

---

① 刘军，刘健：《加快广西物流业发展，提高城市化建设水平的对策研究》，载《社会科学与决策》2006 年第 20 期。

理通道，包括由铁路、公路、航空、水路和管道线路及其物流节点设施组成的系统；二是服务通道，包括车次、班次、航班、班轮等组成的系统，是完成物流服务的实物载体；三是信息通道，即通过数据库、互联网以及卫星通信等技术，掌握与通道中各物流活动的相关信息，为物流活动与管理与决策提供支持①。因此，物流通道是以起点到终点的多种运输方式线路和物流节点为主的基础设施平台，通过物流服务组织、物流方案解决、供应链构建等相互支持和作用，逐步形成的具有区域经济发展影响力的低成本、高效率的物流运作系统②。我国经济学家陆大道指出产业的集聚与扩散往往是沿着“阻力”最小的方向——轴线（如动力线、水源线、运输线等）展开的。因此，物流通道（或物流经济带）是由“点”和“线”构成，物流通道（或物流经济带）产生的效应是“点”和“线”叠加效应共同作用的结果，并在此基础上形成了“点—线—面”效应以及空间结构③。

通道性物流不同于固有性物流，固有性物流是指一个城市本身所具有的、用于满足城市自身生存和发展需要的物流，与通道性物流相比，固有性物流的市场规模是已知的，且规模通常是有限的。通道性物流是针对我国中西部城市规划物流园区所提出的一种物流发展新模式。它是指对于处在国际、省际或区际物流通道之上的物流园区，可以通过制定优惠政策来吸引物流及流通企业入驻物流园区，并提供信息、配送、存储、包装、加工、报税、通关、咨询等一体化服务，使入驻物流园区的企业享受实惠，或者帮助其创造额外价值，以此吸引物流及流通企业长久性入驻物流园区，把该物流园区发展成为区域性的物流集散、周转和配送中心，而物流园区也通过提供一体化服务而持续得到回报的一种发展模式。发展通道性物流，重在先“吸引”后“留驻”，即通过增值性服务吸引一大批物流及流通企业的进入，让大批企业长驻物流园区，产生集聚效应和规模效应，最终使该物流园区发展成为区域性的物流节点或物流中心④。

---

① 吕雄鹰，余静：《国内外物流通道研究综述》，载《物流科技》2010 年第 2 期。
② 赵放：《区域贸易中的物流通道成本研究》，西南交通大学 2007 年版。
③ 汤银英：《物流效应场模型及其空间分布》，载《物流技术》2007 年第 6 期。
④ 吕波：《发展通道性物流的理论方法与实证》，载《统计与决策》2010 年第 12 期。

第五节　通道经济中的内生动力:制度通道

自然资源是重要的、资本是重要的、技术是重要的，但制度是至关重要的。

——North,D. 1994

一、制度的研究

没有一定制度因素的存在,没有制度的不断创新和变迁,科学技术就不可能转化为现实生产力,当然就不存在促进经济发展的技术进步了,可以讲,制度的演化和创新是区域经济社会发展的强大动力,也是通道经济存在和形成的保障。

(一)制度与制度变迁

制度经济学与当代新古典经济学具有很大的不同,新古典经济学的基础是一些有关理性和信息的苛刻建设,隐含地假设了制度的既定性。制度被人们逐步关注并得到重视的一个重要原因在于全球化和区域经济一体化已经形成,国际间竞争尤其是经济竞争不断加剧,这在很大程度上,也是不同制度系统之间的竞争,在吸引推动经济增长的资本和企业方面,有些制度系统已证明是成功的,而那些屈居下风的国家则开始努力效仿成功国家的制度①。这种不同经济体之间的制度效应和制度学习,形成和促进了既有制度的变迁。有关制度的研究也正在成为现代经济研究中的"显学"。

将制度和制度变迁研究重新纳入经济学的最强动力来自采用中央计划的社会主义经济的重大失败和解体。计划经济的制度往往阻止国民充分利用自己的知识,结果是中央计划体制经济无法与资本主义市场经济并驾齐驱,现在转变前社会主义社会的挑战已吸引了众多经济学家的关注,使之聚焦于各种制度在利用知识、孤立企业和交易上的重要性。同样,那些坚持收入再分配和公共福利供给从而存在大量政府管制的经济,体验着创新减缓、增长放缓和就业机会减少的过程。

---

① (德)Wolfgang Kasper&Manfred E. Streit,制度经济学:社会秩序与公共政策,商务印书馆,Institutional Economics:Social Order and Public Policy,2001。

（二）制度与创新

20世纪70年代，经济理论家吸收了约瑟夫·熊比特和奥地利学派经济学家在20世纪前期的研究成果，并对企业家在经济进步中的作用和竞争的重要性进行了深入的研究，竞争被视为一种发现有用的人类知识的过程，他们认为，知识、技术和经济的演化是由敢于冒险的知识发现者推动的，但前提是必须有实际的激励来保持敏感和从事创新，并且能够面对不间断的竞争挑战。只有具备了专门知识的人们相互合作，知识才能得到利用和增值，因此，更好的劳动分工，实际上就是对知识的分解和协调，从而成为经济进步的真正源泉，这一观点早在苏格兰经济学家亚当·斯密在200多年前就描述过：在一个管理有效[①]的社会中，造成普及最下层人民的那种普遍富裕情况的是各行业的产量由于分工而大增[②]。

从上世纪70年代中期开始，有关技术创新和组织创新的巨大进步在工业革命中得到实现的研究得到了广泛的开展，这种进步完全依赖于有利于资本积累和市场交易的制度的逐步演化（个人公民自由、财产权利、法律对契约的保护、受约束的政府等），许多研究认为，在一个毫无信用的地方，资本主义企业家难以造就持续的经济增长，持续的经济增长必须依靠经济自由、公民自由和政治自由，要依赖支撑相互信任的有利的制度框架[③]。

而为什么在欧洲以外的文明中，技术知识上的巨大进步并没有导致一次工业革命呢？尤其是中国在宋代（1960～1278年）三百年的时间内卓越的，并远远领先于欧洲的技术优势，并没有引发一次工业革命的诞生，虽然有学者认为工业革命在中国曾有萌芽的苗头，但它依然是胎死腹中。长期以来，这是中国经济史乃至世界经济史中的一个谜团。从新制度经济学的角度认为，中国和其他的一些亚洲大国缺乏一定的社会、政治和法律前提，即缺乏一定的制度，在中国这样的巨大的经济体中，封闭始终是经济发展的主脉，统治者在其疆域内无须为吸引和留住有知识的、具备企业家才能的人

① 英文原文为："in a well－governed society"，1972年《国富论》译为"在一个政治修明的社会里"，也有相关论著译为"在一个管理有方的社会里"，这里我们改译为"管理有效"，更为贴切。

② 亚当.斯密：《国富论》中译本，1972年上卷。

③ Porter，P. and G. Scully，"Institutional Technology and Economic Growth"，Public Choice，1995.

而竞争(如同中世纪后的欧洲),统治者往往认为"普天之下、莫非王土;率土之宾,莫非王臣"。思想固化,更没有培育聚集资本和对企业有激励的制度的动力。当然对于中国为何没能产生一场持续的工业革命的问题,还有一些另外的阐释[①],认为中国社会不能将交易成本减少到足以使经济进入一个持续的强劲增长的过程,政府很少提供基础结构和服务,尤其是没有独立的司法系统,契约不能有效得到执行实施,商务交易往往倾向于面对面地进行或是局限在一些群体以内,没有建立信用机制。

从另外一个方面来讲,正是这种制度发展上的不足才导致技术进步成果的积累和潜在的巨大市场没有起到应有的作用。诺斯曾经下过这样的结论:对经济增长的历史研究就是对制度创新的研究,这种制度创新能减少交换活动的交易(及)成本,从而实现日益复杂的交换活动[②]。大卫·休谟和亚当·斯密早期认为,至少有三项制度对人类进步和文明社会来讲具有根本性的影响,即保障产权、通过自愿的契约性协议自由转让产权和信守诺言。新奥地利学派强调,在发现有用的知识,调配资本、劳动、技术和原材料,并由此创造出不断增长的产出这些活动上,企业家精神是必需的,而对于企业家精神来讲,制度具有极端的重要性,推动增长的主体是在不断深化的劳动分工(专业化)中运用知识的企业家,恰当的制度安排是为市场中和组织里的人际合作提供一套制度框架,并使这样的合作较具有可预见性和可信赖性,一套协调框架是由如文化习俗、共同的伦理体系、正式的法律规章和管理条例等来提供。

二、制度差距与制度学习

发展中国家或是欠发达区域的制度水平与市场化的国家间、区域间存在一定的或是较大的差距,制度差距的存在是区域间制度转移、模仿和学习的前提,欠发达区域通过对发达区域的先进的制度设计的学习、模仿和创新,产生适合自身发展的制度体系。

---

① Jones, E. L., "Pattern of Growth in History", in James and M. Thomas, Capitalism in context, Chicago and London: University of Chicago Press, 1994.

② North, D. C., "The Evolution of Efficient Markets", in James and M. Thomas, Capitalism in Context, Chicago and London: University of Chicago Press, 1994.

在这里，我们借鉴技术差距理论和概念来深化对制度差距的认识，并引出制度学习的概念。技术差距理论最初出现在20世纪60年代，创始人是波斯纳（Posner，M.）和哈弗鲍尔（Hufbauer，G. C.），该理论认为，产生基础差距的主要原因在于发达国家的技术创新。发达国家的市场化程度较高，市场运作规范，制度建设健全，因此在制度和各种机制、规则的安排上相对于欠发达区域更加适用于现代经济社会的发展，由此产生了制度优势。从国际贸易理论入手，传统的国际贸易中的绝对优势，比较优势等概念，在制度上并没有绝对的优势，只有相对优势，现代区域间和国家间从某种程度上出口"制度"，而这种制度的成本是相应的学习成本，是由接受区域付出，而制度的受益在于扩散国、区域因此而同接受区域建立了更为相近的制度体系，从而降低了相关贸易和经济活动的成本，从某种程度而言，接受国的受益相对更大，但它的风险却是很大的，原苏联的解体在某种程度上正是这种制度学习风险性的典型代表。

由于制度差距的存在，同时随着全球经济化程度的加深以及信息网络技术的不断优化，不同经济体系的国家的制度，尤其是在市场化方向上的制度差距正在逐步缩小，当然这种制度主要是从市场化的角度来看待的，制度机制模式有一种趋同的态势，同时也降低了制度吸收（借鉴）国、区域的学习成本。正如同区域间的技术差距难以消除一样，区域间制度的差距虽然有缩短的可能，但绝难消除，其中还包含了政治因素、文化因素以及一些因传统而积累下的因素，这些要素对一个区域而言，尤其是对于一个国家而言，更是根深蒂固的。

区域间和国家间制度的优劣与否很难从某种定量的或是其存在的时间长久来衡量，而是要根据其在经济社会运行中所产生的实效来衡量，因为，制度的诞生受到了诸多因素的影响，一个国家或区域的发展路径和具体的国情（区情）都影响了制度的具体实施，同样的制度可能在不同的国家和区域会产生不同的结果。从制度差距的产生到制度学习模仿再到最终区域间的协调共处，这样的一个总的周期，可以视之为制度的模仿滞后时期，并将这一周期分为反应滞后阶段和掌握滞后阶段（见图4-6）。

制度学习是一种双向的学习行为，一方面，经济欠发达的国家或区域出

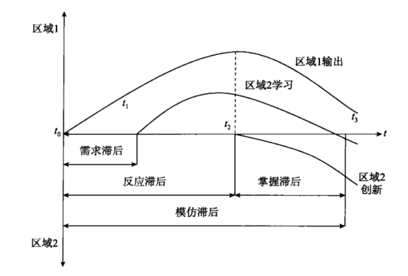


图 4-6　制度差距和制度学习

于发展的诉求和市场融入的压力，有着强烈向经济发达国家和区域制度学习的意愿；另一方面，欠发达区域居于自身而实现推行的一些制度经验，在一定程度上和特定的情况下，也同样是适用于其他区域的学习。当然，在全球化和区域经济一体化的大背景下，市场经济体系中，经济发达区域往往是制度的输出地，而欠发达地区则主要充当了“学习者”的角色。制度学习的产生，一方面是与制度学习方的意愿紧密相关，另一方面，还与制度差距相关，过大的制度差距或是制度差异，一定程度上，将会造成学习成本的上升，而这种学习成本的大小又与因制度学习、制度实施而产生的改革成本相联系，毕竟制度有着一定的变迁路径。

三、制度通道的构成

建设和完善制度通道，包含了不同的通道要素，如观念通道、政策通道和措施通道。当然，前提是要有开放通道。

（一）观念通道

一个国家或是区域要建立制度通道，必须转变传统经济发展的观念和模式，以国际化视野、一体化视野、全面开放的视野，围绕通道经济重新认识和估量自身经济发展的形势、格局和要求。应在开放、合作、服务的基础之

上，加强与其他国家或地区的协作、沟通与分工。同时，要建立更深远的视野，把开放、合作、服务的领域向纵、深两个层面推进。要有纵深性的观念通道，所谓“纵”，即是合作区域范围的扩大，不仅局限在周边地区或是本国，而应向更广范围推进；所谓“深”，则是开放领域的扩大，不仅对国外开放，同时对国内开放、区内开放，对外资开放，对各种所有制主体开放，对所有投资领域开放，包括基础投资领域、垄断性领域，打破行业壁垒、所有制壁垒。

（二）政策通道

政府运作体系、管理方式、政策制定要围绕通道经济的要求展开，必须提供相应的制度保障和政策保障，为发展通道经济创造环境。同时，还要进一步完善市场经济体系，充分发挥市场在资源配置方面的作用，转变政府职能，从经济建设型政府向公共服务型政府转型，强化政府服务职能，弱化政府审批控制职能，着力营创发展经济的基础环境、市场环境、法律法规环境、政策环境。深化体制改革，强化制度创新，突破限制经济发展的体制性障碍和结构性因素及矛盾。

（三）措施通道

要建立、完善一系列围绕发展通道经济的实施体系、措施体系，将发展通道经济的观念、政策、战略落实到具体实施措施上。包括政府宏观调控体系及法律法规体系，完善市场经济体制的措施体系，建立全方位、多层次、宽领域的开放措施体系，完善现代企业制度的措施体系，调整和改善产业结构的措施体系，调整和完善所有制结构的措施体系，完善服务通道的措施体系，调整和完善财政金融投人的措施体系，改善人力资源的措施体系，加强区域合作、协调、沟通的措施体系。这些措施体系要建立在发展通道经济的总体战略之上，要建立在充分认识理解区域一体化和全球化运作方式和特点的基础上，要符合国际市场规则和国际惯例的要求，符合贸易投资自由化的要求。

（四）开放通道

开放通道本质上是一种对内、对外全方位的开放格局，在自身资源优势、区位优势和产业优势的基础上，转变经济发展模式，树立全方位的开放思想，建立全方位的开放通道。对于我国中西部地区的发展而言，必须从更

高的战略层次、更深远的战略谋划，构建区域经济发展体系、产业体系和区域规划，在区域合作上要开放、在发展领域上要开放，进而缩小与发达地区的经济差距。

（五）人才通道

所谓“有非常之人，然后才有非常之事；有非常之事，然后才有非常之功。”之所以将人才通道纳入制度通道的范畴，其主要原因在于人才通道的建立与完善往往是基于制度通道的形成，而从当前中西部欠发达地区人才发展现状来看，制度因素的确立依然是形成和建立人才通道的关键所在。在经济一体化和国际竞争日益激烈的背景下，区域人才流动将日益活跃，人才资源日益全球化。

发达国家和地区凭借强大的经济实力和科技实力取得了人才竞争的优势，并继续推出了吸引人才的新举措：将吸引国外人才的措施法律化，完善吸引人才的立法；建立完善的市场化人才流动机制和招聘国际人才的专门机构，从组织上将吸引国外人才工作科学化、程序化；加大科研投入，改善人才工作环境和研究条件；为高级专家提供高额的报酬；增加教育投入，改善教育条件，大力发展高等教育，为国外留学人员提供良好的研究条件。总体来看，发达国家在国际人才的争夺中不仅通过市场渠道运作，而且还有政府的有力参与。

发展通道经济，必须建立完善的区域人才交流、流动通道，通过人才通道的建立，促进区域人力资源的开发合作。建立区域人才通道，首先要从体制创新，政策创新、观念创新着手，建立市场配置人才资源与政府宏观调控相结合的运行机制，在盘活现有人才基础上，大力引进区域经济社会发展所急需的专业人才，建立素质优良、结构合理，适应区域经济发展的专业技术人才队伍。通过开辟人才绿色通道，重点做好高层次人才引进工作。建立人才通行流动机制，打破人才流动中的刚性因素制约，突破工作地、工作单位和工作方式的限制，形成进出更自由、渠道更顺畅、方法更灵便的流动方式。目前，我国人才通道的建设总体上为发达地区不断趋于强化，而欠发达地区进展缓慢，人才总体的通道流向，仍然是由欠发达地区向发达地区的聚集。同时，发达地区还不断推出各种专项规划，进一步强化自身的人才优

势，如2001年6月1日，香港特别行政区政府公布了《输入内地专业人才计划》，被称为内地→香港人才通道（Mainland—Hong Kong HR Highway），对引进内地人才进一步敞开了通道，并产生了积极的影响。

四、制度通道与区域协调

制度能够增强生产要素效应，如劳动在满足人类需求上的效能，这种作用的方式类似于其他一些生产要素，如资本，资本使劳动具有更高的生产率，因此，可以视区域共同体的制度为一种宝贵的生产性资本，可称之为“制度资本”（Institutional Capital），而“制度资本”的积累正是促进区域发展，保持发展优势的重要因素。制度有助于为了长期的有效协作而抑制固有的本能①。同样，制度有助于减少区域的“远期无知”（Forward Ignorance），恰当的制度有助于降低复杂系统中的协调成本，有助于限制并可能消除人们之间的冲突，有助于保护区域自身的领域。

从区域的角度来看，制度安排（某种程度上也是机制设计）可以使区域间复杂的交往过程变得更易理解和更可预见，不同区域间的协调更易发生。不同区域的发展目标和区域意志，常常会影响到其他区域，有些措施是不受欢迎的，就会产生对抗。区域间有效的协调和信任，将促进区域自身自主领域维护，防止和化解区域冲突。演化经济学中所强调的一种概念就是“路径依赖性”，区域经济发展具有很强的“路径依赖性”。区域间制度通道的建立，促生了制度学习，弱化了区域发展的“路径依赖性”，通过建立区域间制度协调机制、制度激励机制、制度扩散机制以及区域利益分享、风险共担机制，将有效地协调了区域利益和发展诉求，并提高了“通道效率”。长期以来，制度经济学的关注点主要在于国家制度和微观层面的企业制度建设，目的在于降低交易成本，并提高效率，而对于中观层面的关注相对较少，或是没有专门的研究，而这种对区域制度的研究是制度经济学的一个新的领域，主要是在于区域间的协调与沟通，即建立区域制度通道，其目的在于提高区域通道的效率，尤其是对我国这样的多地区国家，更显其必要性和紧迫性。

---

① Hayek, F. A., The Fatel Conceit: The Errors of Socialism, London: Routledge, and Chicage: University of Chicago Press, 1988.

制度的建立与实施具有很强的邻域效应(Neighbourhood Effects),是区域发展中外部效应的一种,具体是指在地理空间上相邻、相接的外部效应。制度优越性,加上通讯网络和现代信息技术,使区域协调成本(Coordination Costs)降低,也成为经济增长的强大动力,并提高了区域维度(Regional Dimension)在国民经济中的作用。

在国际交易中,当区域进行合作时,由于区域内不同企业处于不同的区位,通常会增加运输成本,另外还需要投入交易成本,同样,生产要素在不同区位间的转移,还会发生移动成本(Mobility Costs)。如果是金融资本,移动成本就较低,因为有日益发达和先进的网络,但迁移大型的资本品,就要耗费巨多。运输成本和要素移动成本,可以统称为"空间跨越成本"(Space - bridging costs),是在区域间交易和国际交易中发生的。然而,当贸易或要素流跨国界时,就会产生特有的成本和风险来,两个缔约的区域不是在共同的制度框架下和同一政治区域内相互往来。国家的规则的强制执行止于边界,因此国际契约中存在特有的风险。同时,不同的风俗、常规、工作惯例、设计标准、法律和管制条例会产生特有的"国际性制度接轨成本"(International Institutional - bridging Costs),缔结跨国契约上的较高的交易成本,在某些极端的情况下,可能出现国际执行失灵的问题(International Enforcement Failure),因此国际交易是在更大的不确定性和更高的交易成本中开展的①。

各种国家的制度秩序不同,导致在不同国家间做生意或转移生产要素的人要承担在同一国家内发生的成本时,就会产生国际性制度接轨成本,尤其是当不得不在外国强制执行契约义务时,会产生各种交易成本和风险。当民间缔约当事人不可能或较难进入外国的强制执行机制时,或者当他们不了解有哪些强制自行机制可供利用时,就会出现国际执行失灵的危险,在另一个国家里谋求侵权损害赔偿或履约代价会更高,因为司法、治安和非正式强制执行机制的运作会是完全不同的。然而,国际移动的成本并不总是高于在国内重新配置的成本。

① (德)Wolfgang Kasper&Manfred E. Streit,制度经济学:社会秩序与公共政策,商务印书馆2001年版。

经济一体化与不同的区域市场或国家市场的市场参与者之间紧密的交往关系有关。当区域间或国家间的交易随贸易的增长而趋于密集时，称其为“源于下层的一体化”；与这种一体化的进展相伴随，通常会发展出各种促进这些贸易的内在制度。相反，“源于上层的一体化”与通过各种政治程序建立或改变外在制度有关，欧洲共同体是一个范例，目前这种过程在欧洲占据了支配地位，欧共体自1950年后期就发展起了外资制度，以便消除共同体内贸易和要素流动的各种壁垒，并创立了一套为整个欧共体区域所共享的规则，但它已洐生出了越来越多的干预，这些干预为所有成员国的公民规定了一定的行为（见图4－7）。

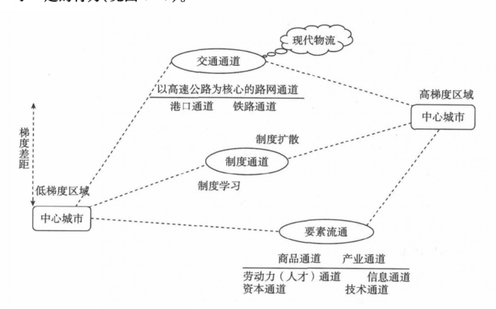


图4－7 通道经济体系框架

第五章 中经管理 CHAPTER 5 通道经济的典型研究

第一节 建立在城市基础上的通道经济

通道经济是一种开放型的区域经济发展模式，在通道经济发展的过程中，城市充当了极为重要的角色，而建立在城市发展和城市连接基础之上形成和衍生出不同类型的通道经济模式。

一、区域联动型

区域联动型的通道经济模式，通常是一种较为松散的结构，在这种模式下，城市之间的要素流动和经济往来的紧密程度相对较低，更多的情况下是体现为以城市为代表的区域联动模式，即通过不断强化中心城市之间的连通、协作，进而加强区域之间的经济往来和通道体系建设，如上海—成都之间，更多的情况下，代表了以上海为核心的长三角经济区与以成都为中心城市的成渝经济区、西南经济区之间的联动发展，而在北京—西安之间，则是以北京为核心的京津唐地区、环渤海经济圈与关中经济带、西北经济区间的联动发展，区域联动型的通道经济发展模式在我国具有很强的代表性，同时，也是当前学术界所关注和研究的焦点问题，如对长三角地区与中部地区、珠三角地区与西南地区经济协作、互动往来的研究。因此，在更多的情况下，我们所提出的和研究的通道经济在相当程度上也是体现在区域层面的，虽然，真正推动区域联动协作发展在很多情况下是取决于城市尤其是区

域中心城市之间的通道建设，但不可否认的是，区域层面的通道建设是发展通道经济的重要内容。

二、都市互动型

（一）都市的形成是我国现代化进程中的必然现象

总的来看，我国城市化从1978年的17.9%提高到2010年的47.5%，城镇人口由改革开放最初的1.7亿增加到6.5亿，而到21世纪中叶，城市化将成为支撑我国实现现代化总体目标的主要推动力，城市化率也将提高到75%，中国将用数十年的时间完成西方发达国家三、四百年完成的城市化过程。根据著名城市规划专家连玉明等的预测，到2020年，我国城市人口将达到8亿~9亿[①]，城市化率也将达到58%~60%。

2010年底，我国千万级大型城市已达到6个：北京市、上海市、天津市、广州市、武汉市、成都市、深圳市，而其他若干大城市也在向1000万的大关迈进，如西安、郑州等，其中郑州市明确提出，城市人口规模达到1000万以上，比2005年增长1.3倍，年均增速为1.76%（参见表5-1）。

表5-1 我国部分城市1%人口抽样调查结果表明

城市	城市人口增长情况
北京	2010年年末，常住人口为1961.9万人，与2000年第五次人口普查的常住人口1382万人相比，增加了579.9万人，增长42%，年均增加57.99万人，年均增长率为3.57%。
上海	2010年年末，常住人口为2302.66万人，与第五次人口普查相比，增加了661.66万人，增长40.3%，年均增加66.166万人，年均增长率为3.4%。
广州	2010年年末，常住总人口为1270.96万人，与第五次人口普查的常住总人口994.20万人相比，增加了276.96万人，增长27.9%，年均增长27.696万人，年均增长率为2.5%。
西安	2010年年末，常住人口达到843.46万人，比2000年第五次人口普查总人口741.14万人，增加了102.32万人，增长13.8%，年均增长10.232万人，年均增长率为1.3%。
成都	2010年年末，常住人口为1404.8万人，与2000年第五次人口普查的常住人口1124万人相比，增加了280.8万人，增长25%，年均增加28.08万人，年均增长2.3%。

① 聚焦中国城市论坛（五），《华夏时报》，2004年。

续表

城市	城市人口增长情况
武汉	2010 年年末，常住人口为 978.54 万人，与 2000 年第五次人口普查的常住人口831.26 万人相比，增加了 147.28 万人，增长 17.7%，年均增加 14.728 万人，年均增长率为 1.64%。
贵阳	2010 年年末，常住人口为 432.46 万人，与 2000 年第五次人口普查的常住人口371.84 万人相比，增加了 60.62 万人，增长 16.3%，年均增长 6.062 万人，年均增长率为 1.5%。
昆明	2010 年年末，常住人口为 643.2 万人，与 2000 年第五次人口普查的常住人口578.12 万人相比，增加了 65.08 万人，增长 11.26%，年均增加 6.508 万人，年均增长率为 1.1%。

资料来源：相关各省 2011 年统计年鉴及相关资料整理而来。

大型都市或是千万级大型城市的出现，是与城市所处区域的经济发展水平密切相关的，区域工业化进程和城市化水平在很大程度上决定了区域中心城市的人口和经济规模，同样，对于一些人口大省，形成千万级大型城市往往是一种必然的趋势，如河南这样的人口大省，已将培育和形成千万级的省会城市作为未来的发展目标之一，随着河南农业现代化、工业化进程的加快，郑州甚至有可能提前实现这一目标。当然，必须说明的是，大都市的出现和千万级大型城市的形成对于我国经济发展正在也将继续起到积极的作用，但这并不意味着大都市和大型城市越多越好，实践证明，随着城市规模和范围的不断扩增，一些诸如污染、治安等“城市病”将不断出现，困扰着城市的发展，也难以实现可持续的良性发展。目前，广州等地所表现出来的外来人口多、社会治安恶化、民众安全感相对较差的情况，正是这种“城市病”的突出体现，但同时，还必须意识到对于我国这样的人口大国，又尤其是对于我国的一些人口大省，千万级大型城市的出现，是必然趋势，只是在数量和规模上要有所控制，而诸如上面所讲到的“城市病”问题，很大程度上，也是城市治理和管理的问题。

根据我国主要城市 2010 年所进行的 1% 人口抽样调查来看，这些城市人口的增长速度与该城市的区域地位，城市原有人口规模以及所处地区工业化、城市化水平相关莫大。例如北京、上海这样的城市，作为我国的中心城市，地位显赫，对人才的吸引力强，必然要保持一定水平的增长速度，而广州

更是我国流动人口比率较高的城市；对于西安、武汉和郑州这样的800万~1000万人口规模的城市，目前正处于工业化、城市化的加速阶段，城市人口规模增长速度相对较高；而像贵阳、昆明此类城市，由于地处西南地区，区域经济的发展相对滞后，工业化、城市化进程正在起步阶段，城市人口规模将保持在一个较为平稳的增长水平，例如1%左右。

未来时期，我国城市化进程将更多地倾向于城镇化，培育更多的中小城市，提高中小城市的综合竞争力，一大批中小城市的涌现，将在很大程度上缓解大型城市的发展压力。未来10年，我国城镇化速度仍将提速，农村富余劳动力将较多地向中小城镇迁移。因此，总体来看，未来我国主要中心城市的人口规模增长将保持两个水平层次，目前超过1000万人口规模的城市，将朝着城市集约化发展方向前行，人口规模扩张将有所降缓，到2020年，年均增长速度将保持在0.8%~1.1%的范围内，而一些处于1000万人口规模以下的和正在加速发展的城市，到2020年，年均人口增长将保持在1.3%~1.6%的范围内。

（二）我国都市互动的典型分析

我国正在进入城市化进程的加速发展阶段，未来时期，我国的城市化率仍将以每年1300万的人口由农村迁入城市。统计数据表明，早在1995年中国的城市化率就已达到30%，按照世界城市化的发展规律和著名的“纳瑟姆曲线”①揭示，当一个国家的城市化水平处于30%的时候，城市化进程将进入飞速发展阶段，直至城市化率达到60%之后，城市化率高速增长的步伐才会放缓。近10年以来，我国城市化率加速增长，到2010年城市化率已达到46.6%，城市人口增长率水平远远高于全国人口增长率水平，但城市化率仍处于世界低水平时期，未来仍有很大的增长空间。按照中国的人口增长计划，中国的城市化率年均增长1个百分点，城市人口每年增加1300万左右，

---

① “纳瑟姆曲线”是美国城市地理学家Ray. M. Northam于1979年首先发现并提出的。“纳瑟姆曲线”表明发达国家的城市化大体上都经历了类似正弦波曲线上升的过程。这个过程包括2个拐点：当城市化水平在30%以下，代表经济发展势头较为缓慢的准备阶段，这个国家尚处于农业社会；当城市化水平超过30%时，第一个拐点出现，代表经济发展势头极为迅猛的高速阶段，这个国家进入工业社会；城市化水平继续提高到超过70%之后，出现第二个拐点，代表经济发展势头再次趋于平缓的成熟阶段，这时，这个国家也就基本实现了现代化，进入后工业化社会。

到2020年城市化率将达到60%[①]。城市化进程的加快,极大地促进了我国大型都市的形成。目前,我国已形成若干个1000万级城市,而广州的常住人口也在2002年突破了1000万,达到1045万,而未来10年,我国中西部地区的一些中心城市,如成都、西安的人口也将可能突破1000万。在这种背景下,都市之间的通道建设将成为未来通道经济发展的重要取向。

都市互动型通道经济模式,相比区域联动型模式,更为实际,更具操作性,它是建立在都市这样超大型经济体发展的基础之上,通过都市间各类通道的建设,形成完善的都市通道体系,发展都市互动型通道经济,密切都市间的经济往来,通过要素的加速流动,促进都市间的产业经济协作,进而带动都市周边地区的发展,乃至整个区域性经济的发展。

1. 都市互动型之一:成都—重庆

重庆与成都之间的都市互动型通道经济发展模式,主要是人流、物流和资本要素的流动,两地传统悠久,具有天然的地域习俗和广泛的民间联系,这种通道经济模式的联系是自然而然形成的,在此基础上,还应当进一步强化都市间的交通网络建设,缩短时空距离,加速经济要素的流通,缩短经济要素的流动周期,加强成都与重庆的产业互补,做好城市的定位,如重庆以现有的经济社会发展基础,应当成为西南地区乃至西部地区最重要的工业基地,事实上重庆也是按照这样的发展途径而在努力,成都则应当成为川渝地区的商贸、物流、科教以及休闲娱乐中心,这也符合成都的发展定位。

2. 都市互动型之二:西安—郑州

河南和陕西两地是中华文明的发祥地,历史悠久,博大久远,民俗民风浓郁。从某种程度来看,两地与重庆和成都的关系非常类似,具有天然的联系,经济社会往来频繁,而郑州到西安城际高速铁路的修建将进一步密切中原地区和关中地区的联系。“十一五”期间,国家着手建设郑州到西安之间的城际

① 中国社会科学院《2004~2005年中国社会形势回顾与展望》的报告中指出,我国城镇化率由1978年的17.92%提高到2004年的42%,平均每年提高近1个百分点,表明我国经济进入了新的高速成长期。城市已经成为我国经济社会发展的重要载体,城市经济对我国GDP的贡献率已经超过70%。我国城市化进程的第一个拐点出现在1996年,依据“纳瑟姆曲线”预测第二个拐点将出现在2020年前后。

高速,这一高速铁路的建设对于进一步融合中原地区和关中地区的经济发展意义重大,其交通通道效应在某种程度上是要大于成都—重庆的通道建设,这是一条连接了开封—郑州—洛阳—渭南—西安—咸阳—宝鸡的城市通道带,未来时期对于中国区域经济的发展,尤其是中部与西北地区的协作将具有重大的意义。当然,这仅是一种地理的融合,要对通道经济效应进行充分的发挥,关键还在于区域之间在体制、机制上的融合,交通的建设完善,交通体系的形成犹如一瓶尚待发酵的优质粮食,而制度的融合将是酿造这杯美酒的发酵剂。

三、都市圈型

1957 年,法国学者戈特曼提出“大都市圈(带)”概念以来,大都市圈已成为衡量一个国家或地区经济社会发展水平的重要标志。戈特曼认为大都市圈形成的基本条件和标准有五条:一是区内有比较密集的城市;二是核心城市与都市区外围有密切的经济社会联系;三是有联系方便的交通走廊把核心城市和各都市区连接起来;四是人口在二千五百万以上;五是属于国家的核心区域,具有国际交往枢纽作用。按此标准,中国目前称得上“大都市圈(带)”的地区有京津唐、长三角和珠三角等,其中尤以珠三角城市圈最为成熟和密集。

目前,我国形成了长三角、珠三角和京津冀三大发展较为成熟的都市圈,这三大都市圈是我国经济发展较快的地区。在我国国民经济发展中占据了极为重要的地位。根据国家发改委宏观经济研究院的研究,当前,长三角、珠三角和京津冀三大都市经济圈在我国区域发展格局中的优势地位日趋突出,呈现出七大特点:一是经济增速加快,二是劳动力需求增长,三是产业加快集聚,四是技术多元组合,五是物流总量攀升,六是交通网络化水平提高,七是区内分工深化,区域联动发展格局加快形成。

(一)京津唐都市圈

京津唐大都市圈是以北京、天津“双核”为主轴,以唐山、保定为两翼,包括了北京、天津及河北的唐山、保定、廊坊等 2 个直辖市、3 个地级市和 5 个县级市,面积接近 7 万平方公里,总人口达到 4500 多万。

京津唐都市圈作为我国政治、文化、科学教育的中心区域,以环境营造为切入点,建设和发展与我国大国崛起目标相符的首都景观和氛围。在具

体产业发展上，将原有制造业功能适当弱化，并向周边地区，尤其由北京向津、唐两地的转移聚集，由京津唐都市圈向河北、内蒙古地区的转移。在科技发展方面，主要是以形成全国性的科研体系，组织科研项目，实现重大基础性技术创新的突破。

未来时期，京津唐都市圈将成为中国、亚太地区乃至全球的政治、文化和科学中心。以北京为核心的京津唐都市圈，应借助首都的影响，发展成为21世纪世界城市之一，为我国参与世界政治活动、文化生活、国际交往以及获取国家竞争优势等奠定较好的基础。在我国三大都市圈的功能定位上，京津唐都市圈应更加侧重政治文化中心的营造，首先，京津唐都市圈位于首都所在区域，必然成为中国的政治文化中心；其次，在亚太乃至全球范围内，京津唐都市圈力争成为有较强影响力的政治、文化中心。

（二）长三角都市圈

长江三角洲，狭义来说，就是长江下游在入海口形成的冲积平原，经济意义上来说就是江、浙、沪16个城市的集体，广义来说是江浙沪两省一市。长三角都市圈是我国经济发展最为强劲、实力最为雄厚的地区，目前被列入长三角都市圈的城市共有16个，包括上海、江苏的南京、苏州、无锡、常州、镇江、南通、扬州、泰州，浙江的杭州、宁波、嘉兴、绍兴、舟山、湖州和台州等。这16个城市土地面积占全国的1%，人口占全国的5.8%，创造了我国国内生产总值的18.7%，贡献了全国财政收入的22%和全国出口总额的28.4%。无论是在经济总量，还是从发展速度来看，长三角经济圈已经成为我国经济快速发展的典范，被认为是未来世界经济增长的"发动机"之一。

长江三角洲都市圈是以上海为核心，目标指向是成为世界性的市场和服务中心之一，并成为全球制造业高地。其发展的主要措施是以金融市场和航运市场的建设和完善为手段，加快资金、资本和货物流通，并在此基础上提升上海服务业的层次，尤其是促进生产性服务业的发展；同时，采取各种手段和方法大规模吸引外资，在这一区域奠定世界性重化工业，特别是装备制造产业的发展基础，成为推动和提升我国工业化发展的主要重点区域。从目前长三角都市圈的发展来看，长三角都市圈今后的发展趋势应是打造世界级的制造业中心，并逐步将产业核心部门和高端产业布局在中心城市，而将协作配套业

务向周边地区和中西部地区转移，并延伸长三角都市圈中心城市的服务业辐射半径和影响区域，把产业做大增强作为现代服务业扩张的基础和依托。

总体来看，我国长三角都市圈是以市场服务业中心及制造业高地为战略发展目标的，其主要功能定位于提升我国的工业化水平，尤其是提升工业化的基础，装备制造业水平，长三角都市圈的产业发展将经历由“重(重化工业)、套(成套设备)、全(产业链)”转向“轻(高端部门及产业服务)”的较长过程。在科技发展方面，主要瞄准以产业服务发展的系列技术创新突破为主。在市场服务业方面，主要建设和发展以金融和航运(资金流和物流)为主体的市场服务体系①。

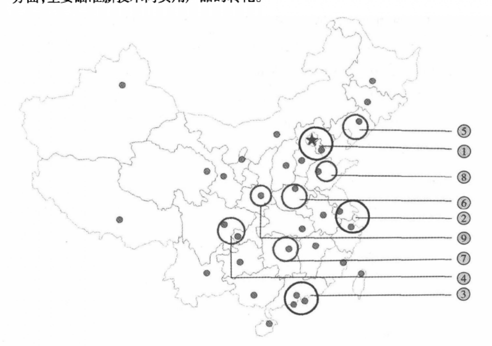
(三)珠三角都市圈

珠江三角洲是我国区域经济中最具生机和活力的地区。珠三角毗邻港澳，包括广州、深圳两个副省级城市，以及珠海、佛山、江门、东莞、中山五个城市和若干县域城市，共14个市、县(区)，土地面积4.15万平方公里，人口2500万人。2010年，珠三角地区实现生产总值、地方财政收入、外贸出口、实际利用外资分别占全国总量的9.5%、9.2%、35.5%和28.2%。

珠江三角洲都市圈是以香港、深圳、广州为核心的，成为我国的技术创新中心、创业孵化中心及全球生产基地。珠三角都市圈的发展必须结合未来港澳与这一区域的一体化趋势，特别是在CEPA推出之后，加快一体化整合及明确发展潜力所在是粤港经济发展的必由之路。国际商贸、金融、管理、人才是香港的强项，市场环境的自由度高是深圳的突出优势，而以广州为中心展开的珠江沿岸已成为世界生产基地之一。因此，珠三角的功能定位应以香港的强大服务能力与珠三角的创新、创业环境相结合，成为亚太地区、甚至是全球性的创新、创业中心之一，并力争成为有影响的技术专利交易中心。同时，珠三角应以新的优势吸引外资大规模进入，吸引全球高素质人才，进一步打造世界加工生产基地的影响和效果。珠三角都市圈还将结合区域内各方的优势，以创新、创业中心及高科技加工生产基地为战略发展目标，尤其是以外向型经济为主要特征。产业发展向“轻(轻型产品)、新(新型产品)、外(外向型出口产

① 陈维：《我国三大都市圈的发展及功能定位分析》，中国网2004年。

品)"的方向发展。在市场服务业方面,借助邻近香港的地缘优势;在科技发展方面,主要瞄准新技术向实用产品的转化。



① 京津冀都市圈

包括北京、天津及河北秦皇岛、唐山、廊坊、保定、石家庄、沧州、张家口和承德等8个地级市

② 长三角都市圈

包括上海、江苏的南京、苏州、无锡、常州、扬州、镇江、南通和泰州8个地级市以及浙江的杭州、宁波、湖州、嘉兴、绍兴和舟山6个地级市共15个城市

③ 珠三角都市圈

包括广州、深圳、珠海、佛山、东莞、中山、江门和惠州市区、惠阳县、市区高要市和四会市等14个市县

④ 大成渝都市圈

以重庆和成都为中心,包括自贡、泸州、德阳、绵阳、遂宁、内江、东山、南充和宜昌等

⑤ 沈阳经济区

以沈阳为核心,包括鞍山、本溪、抚顺、辽阳、铁岭、营口等6个城市以及海城、开原、新民等10个中小型城市

⑥ 中原城市群

以郑州为中心,包括洛阳、开封、新乡、焦作、许昌、平顶山、漯河、济源共9个省辖市和48个县市

⑦ 长珠潭城市群

包括长沙、株洲和湘潭三市

⑧ 山东半岛城市圈

包括济南、青岛、烟台、淄博、潍坊、威海、东营、日照8个城市和22个县级市

⑨ 西咸都市圈

以西安、咸阳为中心,共辖11区14县1个县级市

图 5-1 我国主要都市圈区位分布①

① 考虑到本书的研究目的,并受篇幅所限制,本图未显示南海诸岛。

未来时期，我国珠三角都市圈和长三角都市圈在制造业方面的分工将形成，珠三角都市圈是以产品为核心的集聚和辐射基地，而长三角是以产业为核心的集聚和辐射基地的基本格局。除了三大都市圈之外，目前，我国还形成了若干大都市圈的雏形，包括长株潭都市圈、大武汉都市圈、成渝都市圈、中原都市圈，以及沿海的山东半岛都市圈、辽东半岛都市圈等(见图5-1)。

综合来看，我国都市圈的形成和发展为通道经济的实践提供了一种典型的例证分析，这种基于都市圈的通道模式，是一种较为复杂，而又联系极为紧密的通道经济发展模式。

四、节点链接型

城市作为发展通道经济的重要载体，充当了经济要素的聚集中心和扩散中心的角色，尤其是中心城市对于通道经济的发展作用更为显著。对于中心城市的通道经济发展，除了之前所讲到的都市互动型通道经济发展模式外，不同区域的中心城市还将通过次中心城市形成一种节点链接型的通道经济发展模式，之所以用“链接”而不是“连接”，关键在于，我们认为这种以城市为基础而形成的城市互动，不仅仅是一种城市间点对点的连接，更多的是通过中间城市“点”的链接形成一种城市链条型的发展模式，通过中间城市的“点”式链接，将不同地区的中心城市链接在一起，形成“城市链”。“节点”城市作为链接不同区域中心城市的次中心城市，在节点链接型通道经济发展模式中充当了重要的角色，在不同区域中心城市的通道建设过程中，对于交通通道、要素流通通道以及产业转移通道等的形成和发展，作用显著。同时，“节点”城市对于城市“通道网络”的形成具有重要的作用。

一般而言，基于城市的节点链接型通道经济发展模式，可以分为两个显著类型，一类是发达地区与欠发达地区之间中心城市与次中心城市所形成的节点链接型通道经济发展，另一类则是欠发达地区之间中心城市与次中心城市所形成的节点链接类型。这两类节点链接类型模式在我国具有一定的普遍性，主要在于我国区域之间的差距性。

（一）节点链接型之一：发达地区与欠发达地区

从功能定位来看，欠发达地区与发达地区之间的节点链接型通道经济

发展模式,充当了发达地区中心城市与欠发达地区中心城市之间的重要的交通通道的节点。同时,这一类的"节点"城市也将成为我国东部沿海发达地区向欠发达地区进行产业转移的重要产业承接基地,也是欠发达地区向发达地区的主要劳动力输出通道。因此,这一类节点链接型通道经济模式应当在加强与发达地区中心城市劳动力流通的同时,更多地偏重于对发达地区产业转移的承接,积极学习和借鉴发达地区的先进制度和做法,促生发达地区与欠发达地区之间制度通道的形成。

我国广西梧州处于桂东地区,是粤桂两地的结合部,文化、习俗、语言等都与广东地区非常相近。长期以来,梧州地区的劳动力输出绝大多数是流向珠三角地区的,而在产业发展方面,梧州也正在积极承接来自珠三角地区的产业转移。梧州邻接广东,这有利于梧州在承接广东和其他沿海发达地区产业转移的同时,积极地学习和借鉴发达地区的制度经验,建立制度学习通道,设计和安排符合本地区的制度措施(见图5-2)。

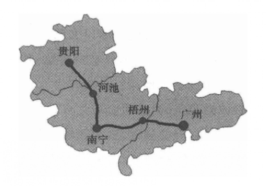


图5-2　节点链接型通道经济

(二)节点链接型之二:欠发达地区与欠发达地区

从欠发达地区之间所形成的节点链接型通道经济发展模式来看,一般而言,区域之间的共同共存的特征并不明显,区域之间的互补性不强。这一类的节点链接型发展模式,通常充当的是不同欠发达地区之间劳动力流通、交通运输等角色,而"节点"由于地处欠发达地区的结合部,其发展水平往往是低于本地区的平均发展水平的,这在我国具有一定的普遍性。但从现实来看,这些地区往往又是欠发达地区之间的资源、矿产的富集地,如

我国的神华油田，便处于我国陕西北部、内蒙古鄂尔多斯、晋西北地区和宁夏东北部的结合地带，而这些地区在之前又是本地区发展相对滞后的地区。

从目前我国欠发达地区的发展现状来看，欠发达地区之间的节点链接型通道经济的形成与发展，主要还在于加强交通通道的建设。“十二五”期间，我国将形成较为完善的公路、铁路交通网络，发达地区之间、发达地区与欠发达地区之间的交通建设将得到极大的强化，与此同时，如果欠发达地区之间的交通通道建设不能够得到较大的改善，这些地区的经济发展将依然滞后，甚至可能“拖滞”欠发达地区的整体经济发展，而在强化交通通道建设的同时，欠发达地区之间的节点链接型的通道经济发展模式主要还在于要促进区域间、中心城市之间生产要素的自由流动，加强区域间、城市之间的合作，而对于资源相对丰富的“节点”地带，应加强区域之间在产业上的合作，建立利益的共享机制，形成区域之间的协调合作，促进中心城市之间以及中心城市与“节点”城市之间的互动。

我国广西的河池地处桂西北地区，长期以来属于广西经济发展的落后地区，与贵州毗邻，而河池资源丰富，尤其是矿产资源，其中的锰矿资源尤为丰富，是我国锰矿资源的主要富集地，目前，随着河池矿产资源各项深加工项目的实施，河池正在成为我国的“有色金属之乡”之一，同时，南宁到河池高速公路的部分修建，河池以往交通滞后，封闭滞塞的局面正在发生改善，河池也在积极通过发展通道经济的实践，将资源优势逐步转变为经济优势，提升自我的发展能力。

五、紧密链条型

以城市为基础而形成的紧密链条型的通道经济发展模式，通常是在一个区域经济体内所形成和发展的，这一模式往往是以交通通道为基础，将一个区域内的主要中心城市和次中心城市链接在一起，形成一种链条型的城市通道。较为典型的是我国辽宁以沈大高速公路为依托而形成的沈阳—辽阳—鞍山—营口—大连城市链，以及广西以桂海高速公路和湘桂铁路为依托而形成的桂林—柳州—南宁—（钦北防）城市链（见图 5 –3）。

图 5-3　建立在城市基础上的通道经济类型①

(一)沈大城市链

沈大高速公路是辽宁省第一条高速公路,也是中国开工最早的高速公路。沈阳至大连高速公路全长 375 公里,是国家“七五”重点建设项目,1984 年 6 月开工,1990 年 9 月建成通车。沈大高速公路连接了沈阳、辽阳、鞍山、营口和大连 5 个城市,是当时我国公路建设项目中规模最大、标准最高的艰巨工程,全部工程由我国自行设计、自行施工,开创了我国建设长距离高速公路的先河,为 90 年代我国大规模的高速公路建设积累了经验。

沈阳、大连是辽宁的中心城市,沈阳作为省域中心,重点发挥在我国东北地区的核心地位,并逐步发展为东北亚地区重要中心城市,大连则承担部分省域中心职能,保持我国东北地区主要对外联系口岸地位,并发展为东北亚地区重要的旅游、贸易城市。沈大城市链采取“双心带动、多点推进”策略,即北端以沈阳为依托向南推进,南端以大连为中心向北推进,最终形成强大的高新技术产业带、高效农业带和规模巨大的城市带。

① 考虑到本书的研究目的,并受篇幅所限制,本图未显示南海诸岛。

沈大城市链形成了“五点一线”的发展格局，在辽宁的国民经济发展中占据了极为重要的地位，2010 年，5 个城市实现生产总值 14039 亿元，占辽宁省生产总值的 76%，其中工业增加值为 8789 亿元，占辽宁全省工业增加值的 74.8%。

（二）桂南城市链

桂林至北海高速公路，北起全国著名的旅游城市桂林，南至全国著名的海滨城市北海，纵贯广西南北，途经广西的工业城市柳州，广西首府南宁和沿海城市钦州、防城港，全长 575 公里。1993 年 10 月动工，1999 年 10 月建成通车。其中，桂林至柳州段，于 1993 年 10 月 5 日动工，1997 年 5 月 1 日建成通车，是广西建成的第一条高速公路。

南宁作为省域中心，随着中国—东盟博览会的成功举办，城市形象和区域地位不断提升，经济社会发展正处于有史以来的最好时期，将有望建设成为一个区域性国际化城市；柳州作为我国传统的老工业基地，正在不断通过产业升级、技术创新来提升传统工业竞争力，力求将自身打造成为中国—东盟自由贸易区的加工制造中心，并积极发展先进制造业；桂林是我国乃至国际著名的旅游地，城市知誉度也很高，在广西承担了部分文化、经济中心的角色，并具有一定的科教优势；北海、钦州和防城港是我国沿海地区正处于大规模开发建设的区域之一。随着广西与东盟国家经济往来的不断密切，以及一批沿海大型工业项目的落地，这一地区发展前景看好，而以南宁为核心所构成的广西北部湾经济区将有望成为我国沿海地区一个新的增长极。

桂林—柳州—南宁—（钦北防）城市链在广西的经济社会发展中具有重要的地位，2010 年，实现地区生产总值 5462 亿元，占广西地区生产总值的 57%，其中工业增加值为 2150 亿元，占广西工业增加值的 55.7%。

第二节　通道经济的典型分析：口岸通道

当前，中国正经历由沿海、沿江开放向沿海、沿江、沿边开放的全面演进，建设以边境口岸城市和跨境交通为依托的国际大通道，已成为国家推动沿边开放发展的重要举措。为更好地建设东北亚、中亚、南亚和东南亚国际大通道，促进友好邻邦的发展，在大东北、大西北、大西南沿边开放地区培育

新兴增长空间已成为必然趋势。

一、边境贸易

边境是跨国运输通道的地理载体。现代意义上的边境应该是“点”与“面”的结合，是以边界线为起点，向内延伸至边境管理区域。根据我国边防管理区域一线、二线的划分原则，一般按地形、地貌和城乡分布，非等距地划分边境管理区域。边境是国家控制边疆、保卫领土、维护主权、开展贸易和人员往来的“窗口”，直接由国家边防部门管理①。边境的经济意义是在地缘经济时代，国家实行对外开放政策，使得边境成为对外开放的前沿。在这个大前提下，边境是实现边境贸易和跨国运输的重要场所，是边境口岸赖以存在并发展的场所。我国绝大多数的边境地区都是少数民族的聚居地，因此，边境对于民族地区有着更为特殊的经济意义。

边境贸易是指毗邻国家之间特有的一种经济贸易形式，边境贸易可以说是国际贸易的初始形式，也是国家对外经济贸易活动的重要组成部分，而在不同的历史时期、不同的经济发展水平下，人们对边境贸易的理解和认识都有不同。传统所认为的边境贸易是相邻两国通过协议在边境毗邻地区（一般离边境线两侧 15 公里）所进行的小额贸易，以便于两国边境居民经济生活上的方便和传统贸易习惯的一种贸易方式。但边境贸易实质上也包括了地方贸易的内容，主要包括了边民互市、小额贸易和地方贸易。②

随着我国经济的发展，我国与周边国家间的经贸往来日渐活跃，边境贸易进出口商品的种类、数量规模、地域范围以及经贸形式在不断地扩展，边境贸易的目的也不再局限于以往的互通有无，满足贸易主体自身的生产、生

---

① 吴楚克：《中国边疆政治学》，中央民族大学出版社 2005 年版。

② “边民互市”是指毗邻国家在其接壤地区的一定范围内（一般离边境线各 15 公里），为照顾双方边境居民经济生活上的方便和传统贸易习惯所采取的一种贸易方式，两国边境居民须在国家规定的开放地点和设定的集市上，以不超过规定的金额买卖准许交流的商品；边境小额贸易一般都有相互减免关税和简化海关手续等优惠待遇，在我国边境地区开展小额贸易，须报经国务院批准，应贯彻互通有无、调剂余缺的原则，在规定区域以外的居民和单位，不准参加这种贸易；边境地方贸易，是指在接壤国家之间，经两国政府授权批准，由边境地区的贸易机构或指定的地方企业，利用本地区生产的部分货物与邻国接壤地区进行商品交换的经济活动。参见黄云：《中国少数民族地区跨国运输通道研究》，中央民族大学 2010 年。

活需求，而更多地在于实现价值增值，带动边境地区经济的振兴和社会的发展，促进国内产业结构的合理化和高级化，有力地促进内陆边境地区工业水平的提高。因此，国家积极鼓励边境地区更为广泛地参与国际经济合作与竞争。边境贸易正在成为我国对外贸易中无法替代的一种特殊贸易形式，正在由单一的商品贸易向国际边境经济、技术合作和服务贸易等更深层次、更高水平的领域发展①。

边境贸易的出现除了与传统的边境互市习俗有关，更多的原因在于相应国家的边境地区之间客观存在的经济结构、商品结构等互补条件和在产业发展水平、经济发展层次上所表现出来的梯度差距。一国与毗邻国家开展边境贸易、发展边境地区间的国际经济技术合作与交流，将有利于其边境地区发挥地缘优势，充分利用其国内外两种资源、两个市场，积极参与国际分工与竞争，完全符合国际经济联系日益密切和全球经济一体化的发展趋势。

二、边境口岸

（一）口岸及其类别

所谓口岸，顾名思义，“口”即指关口，出入的通道，而“岸”则是指江湖河海等水边的陆地。《辞海》对于口岸的定义为，对外通商的港埠，这一定义有着两个层面的涵义，其一，口岸具有对外通商的作用和功能；其二，口岸是具有一定规模的集镇或城市（通常为小型城市）②。而从现实意义而言，口岸指的则是人员、货物、交通工具出入过境的港口、机场、车站等“关口”的通道，从广义的概念来讲，口岸是指具有一定特殊机构和职能的外向型的城镇，是一个国家对外开放的门户和窗口。

我国内陆边境线漫长，约为2.28万公里，起自东北的鸭绿江口，终至北部湾北仑河河口，分别与朝鲜、俄罗斯、蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度、尼泊尔、不丹、缅甸、老挝和越南共14个国家接壤。而我国有广西和辽宁两个海陆疆区域，7个陆疆省域，分别为吉林、黑龙江、内蒙古、甘肃、新疆、西藏和云南。在我国漫长的内陆边境线上，

---

① 于国政：《中国边境贸易地理》，中国商务出版社2005年版。
② 于国政：《中国边境贸易地理》，中国商务出版社2005年版。

目前设有38个国家一类口岸，其中公路口岸23个、内河航运口岸6个和9个铁路口岸。此外，还设置了若干个二级口岸，共同构成了我国边境对外开放口岸体系（参见表5－2）。

表5－2　我国边境口岸构成

口岸类型	具体口岸
公路口岸	丹东、临江、南坪、三合、开山屯、珲春、东宁、绥芬河、满洲里、二连、吐尔尕特、霍尔果斯、塔克什肯、红其拉甫、普兰、吉隆、日屋、樟木、瑞丽、畹町、水口、友谊关、东兴；
铁路口岸	丹东、集安、图们、绥芬河、满洲里、二连、阿拉山口、河口、凭祥；
内河航运口岸	饶河、同江、逊克、黑河、漠河、室韦。

目前，我国边境口岸主要分为一类和二类两种口岸。一类口岸是指经国务院批准开放的口岸，其中有由中央管理的口岸，也有具体由各省、区管理的口岸，包括了对外籍船舶、车辆等交通工具开放的水陆客货运口岸以及只允许我方车辆、船舶出入的客货运口岸；二类口岸则是指，经相关省、区政府批准设置的口岸，包括了与毗邻国家地方政府之间进行小额贸易、人员往来的口岸以及仅限边境居民通行的出入境口岸。除了一类口岸和二类口岸之外，还有一些潜在性质的口岸，即计划申报或是申报未批的，具有口岸的部分功能，条件相对较好，并正在发育或是规划中的后备口岸。

（二）边境口岸以及经济腹地

边境贸易的发展态势与边境口岸的建设、发展情况具有较大的关系，但真正决定边境贸易的还是边境口岸两侧的经济腹地的发展水平。即边境口岸在毗邻国家之间相邻的地区主要是充当了通道的作用，而这一通道的形成与建设，对于国家之间发展边境贸易提供了最为基本的条件。

作为经济腹地，指的是与边境口岸具有紧密经济社会联系的辐射区域，经济腹地才是发展边境贸易的真正主体，经济腹地既是进口原料和商品加工的场所以及消费市场，同时也是出口商品加工和生产的基地，通过边境贸易实现了商品的增值①。经济腹地与边境口岸的关系实质上是一种区域与

① 于国政：《中国边境贸易地理》，中国商务出版社2005年版。

枢纽的关系，经济腹地以边境口岸为对外开放的窗口，而边境口岸则是以经济腹地为内陆依托。由于边境口岸的层次性，经济腹地也存在层次性，可分为核心腹地、远域腹地和近域腹地，并形成不同等级规模的经济腹地系统。一方面，边境口岸规模越大，层次越高，运输方式越多，其所吸引和辐射的经济腹地范围越广，当然，经济腹地的范围大小，还取决于毗邻国家之间的经济发展水平状况；另一方面，经济腹地的经济实力越强，口岸城镇或城市的发展潜力越大，而经济腹地的中心城市越是发达，其作用辐射的区域就越大，对边境口岸的促动作用也就越强。同时，边境口岸与经济腹地的距离越近，其所接受的经济辐射和带动效应越强。

通常情况下，判断边境口岸城镇与经济腹地的关联程度应当考虑以下的要素①。

（1）口岸城镇与腹地中心城市的空间距离及其交通通讯等基础设施条件；

（2）经济腹地的等级规模，如幅员面积大小等；

（3）经济腹地的经济基础、市场经济、外向型经济发展水平，及其产业结构与边境贸易的关联程度；

（4）经济腹地中心城市的主要职能，人口、经济规模；

（5）经济腹地对发展边境贸易的区域政策及产业政策等；

（6）经济腹地与边境口岸进出口商品的相关程度；

（7）经济腹地与边境市场的关联程度；

（8）国际边境地区经济合作的方式与水平。

从我国目前的经济发展来看，按照边境口岸的区位分布，我国沿边地区已经形成了一批具有较强实力且距离边境口岸较近的中心城市，如沈阳、长春、哈尔滨、呼和浩特、乌鲁木齐、昆明、南宁等，这些腹地中心城市及其他一些工业城市（如广西柳州），为边境口岸的发展和建设提供了强有力的腹地支撑。

三、我国主要边境口岸

边境口岸作为开展边境贸易的载体，是人员、货物和交通工具出入双方

---

① 于国政：《中国边境贸易地理》，中国商务出版社2005年版。

国境的通道。口岸的基础设施建设的情况，将直接地影响到边境贸易的规模、便利程度和交易成本的高低。在我国漫长的内陆边境线上，我国已经建成了沿边对外开放的口岸体系，目前已设有国家一类口岸38个，其中包括了铁路口岸、公路口岸和内河航运口岸等。从我国主要边境口岸的分布来看，主要集中在东北地区、西北地区和西南地区（见图5－4）。



图5－4　我国主要边境口岸分布图①

（一）我国东北地区主要边境口岸

东北地区资源丰富，是我国重要的工业基地，城市密集、经济发展基础较为雄厚、交通基础设施建设发达，并正在不断完善提高，同时东北地区还是我国重要的商品粮基地、林产基地。东北地区在我国对外开放格局中具有重要的地位，这一地区与朝鲜、俄罗斯远东地区、蒙古等国家（地区）毗邻，

① 考虑到本书的研究目的，并受篇幅所限制，本图未显示南海诸岛。

在资源结构、经济结构、技术结构和进出口商品结构上与这些国家(地区)存在较强的梯度性和互补性,具有发展边境贸易的优越条件。东北地区主要的边境口岸有丹东口岸、珲春口岸、黑河口岸、绥芬河口岸和满洲里口岸。

1. 丹东口岸

目前,丹东口岸已经具有了超过100年的发展历程,早在1882年,清政府便在此开通丹东港,与朝鲜等国家进行通商贸易,1906年,清政府又在丹东设立了"开埠局",丹东自此成为贸易商埠,1907年,丹东港正式被辟为贸易港,成为我国东北地区重要的物资集散地和对外贸易口岸。丹东口岸的腹地城市丹东市是我国最大的边境城市,其地理位置优越,地处辽东半岛东南部的鸭绿江畔,北接本溪、西联鞍山、营口,西南邻大连,拥有汉、满、蒙、回、朝等29个民族,1988年3月,国务院批准丹东为沿海开放城市,1992年7月,经国务院批准,在丹东建立边境经济合作区。丹东口岸所毗邻的是朝鲜平安北道新义州市,2000年9月,该市被朝鲜定为经济特区,并脱离平安北道,成为受朝鲜中央政府直接管辖的特别行政单位,也是自1992年12月,朝鲜宣布成立罗津先锋经济贸易区以后,又一个对外经济特区。

2. 珲春口岸

珲春口岸位于我国吉林省延边朝鲜族自治州东南部的图们江下游地区,珲春口岸又称长岭子口岸,于1991年10月正式开通,为国家一类口岸,距珲春市区15公里,对面是俄罗斯克拉斯基诺口岸,是吉林省唯一对俄开放的陆路口岸。该口岸距俄罗斯波谢特港42公里,距扎鲁比诺港71公里,距海参崴港170公里。珲春口岸是1988年设立的,1993年国务院批准为国际客货运输口岸,允许第三国人通行。1996年开通了由珲春市经珲春口岸经俄扎鲁比诺至日本予三岛陆海联运航线,1998年珲春口岸正式开始过客,开通至扎鲁比诺、海参崴等地的旅游线路。2000年开通了珲春经俄扎鲁比诺港至韩国束草市的客货航线。2001年2月,国务院批准开始经珲春口岸开展中俄互市贸易。珲春口岸的腹地城市为珲春市,1992年3月,被国务院批准为对外开放的边境城市,实施沿海开放地区行之有效的政策措施,并批准设立珲春边境经济合作区。

3. 黑河口岸

黑河口岸曾是我国沿边开放中第一个恢复与前苏联边境贸易,第一个

开展边境旅游,第一个开展边民互市贸易的口岸,1983 年,国家恢复黑口口岸,黑河在 1987 年与俄阿州政府签署了“互通有无、互惠互利、以货易货、不动外汇、年终平衡、互补拖欠”的原则纪要。进入 21 世纪后,黑河与俄方亦在边境贸易、经济技术合作、流动合作、国际旅游、交通建设等方面开展了全方位的合作,取得了重大的进展。黑河口岸的腹地为黑河市,1992 年 3 月,国务院批准黑河市为首批沿边进一步开放城市,建立了边境经济合作区,实行全方位开放的特殊区域。目前已形成了边境小额贸易、民间互市贸易、对外经济技术合作等共同发展的多元边境贸易格局。

4. 绥芬河口岸

绥芬河口岸位于我国黑龙江东南部,绥芬河铁路口岸与俄罗斯格罗迭阔沃铁路口岸相对应,已有近 100 年的发展历程,目前有一条铁路和两条公路与俄罗斯相连,是以公路、铁路运输为主的国家一类口岸。绥芬河口岸的腹地城市为绥芬河市,是我国参与东北亚区域合作的重要“桥梁”和“纽带”,现已发展成为我国沿边新型的口岸城市和最大的对俄通商口岸之一。

5. 满洲里口岸

满洲里口岸始建于 1903 年,1907 年正式开埠,已有百年的历史,位于我国内蒙古呼伦贝尔草原西部,分为铁路口岸和公路口岸。目前,铁路口岸是我国最大的铁路口岸,每昼夜可换装重车 150 辆 ~ 200 辆,满洲里铁路口岸货运业务包括两个方面,一是直接承担进出口货物的国际联运,目前,满洲里外运公司是我国唯一承担国际集装箱的陆运公司;二是国内货运。1989 年,国务院批准设置满洲里公路口岸,与俄罗斯后贝加尔斯克公路口岸相接连。满洲里口岸承担了中俄贸易 60% 以上的陆路运输任务,也是我国最大的边境陆路口岸。满洲里口岸的腹地城市为满洲里市。目前,满洲里市在边境贸易的带动下,已经发展成为一个以外向型经济为主要特色的国际边境旅游、国际经济技术合作、出口商品加工制造等多元互补的内陆型口岸城市。

(二)我国西北地区主要边境口岸

我国西北地区设立边境口岸和开展边境贸易的地区有新疆、甘肃、内蒙古西部,并以新疆为主,我国西北地区与俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯

坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度接壤,西北地区的边境贸易主要面向中亚五国和西亚国家,另与俄罗斯西伯利亚地区、蒙古国西部有一定的边贸关系。我国西北地区的主要边境口岸有巴克图公路口岸、阿拉山口口岸和霍尔果斯口岸等。

1. 巴克图公路口岸

巴克图公路口岸已有200多年的通商历史,自1851年,中俄签订不平等的《伊犁塔尔巴哈台通商章程》,辟巴克图为中俄贸易通道,到20世纪初,巴克图口岸已经发展成为新疆对俄最大的进出口口岸,是目前新疆距离城市最近、距离边界线最近的一个口岸。

2. 阿拉山口口岸

阿拉山口口岸是中国与哈萨克斯坦的边境口岸,是我国西部地区唯一的铁路、公路并举的陆路国家一类口岸,是欧亚第二座大陆桥中国段的西部终端,同时还是新疆吞吐能力最大的重要口岸。1990年9月,北疆铁路正式通车,标志着亚欧第二座大陆桥的贯通,作为大陆桥西部桥头堡的阿拉山口口岸,成为新疆"东联西出"战略的重要枢纽之一。

3. 霍尔果斯口岸

霍尔果斯的蒙古语意是"放牧的好地方"。早在隋唐时期,霍尔果斯就是连接亚欧的"丝绸之路"北道要冲,1881年成为中俄两国之间的通商口岸。现在则是新疆重要的公路口岸之一,霍尔果斯口岸在阿拉山口口岸开通之前,曾在新疆边境贸易中货量居各口岸之首,是我国西部距离中亚中心城市运距最短、综合运量最大的国家一类公路口岸,仍在发挥着不可替代的重要作用,精伊霍铁路、连霍高速公路、312国道和中国－中亚天然气管道在这里结束。2010年9月,中国首个跨境自由贸易区——中哈霍尔果斯国际边境合作中心首批商业项目开工,标志着中哈霍尔果斯国际边境合作中心正式进入商业开发阶段,中哈霍尔果斯国际边境合作中心由跨越中哈两国国界的专用通道连接。

此外,西北地区还有针对蒙古国的老爷庙公路口岸、塔克什肯公路口岸,面向塔吉克斯坦的吐尔尕特口岸以及中巴边境的红其拉甫口岸。

(三)我国西南地区主要边境口岸

我国西南地区的边境口岸主要分布在广西、云南和西藏。西南地区毗邻越南、老挝、缅甸、不丹、锡金、尼泊尔和印度诸国,其边境贸易主要面向东南亚和南亚国家,主要发展转口贸易、边境贸易,由于东南亚和南亚国家的市场多元差距性较强,因此,开展的边境贸易具有明显的差异性和互补性。我国西南地区的主要口岸有凭祥口岸、东兴口岸、瑞丽口岸和河口口岸等。

1. 凭祥口岸

凭祥口岸是我国西南边境贸易区重要的口岸,也是我国面向东盟国家的主要边境口岸,是我国通往东南亚的“西南门户”,素有“南疆重镇”的称号。凭祥铁路口岸位于广西南部边界线上,距离边界公路 8 公里,距离南宁市 250 公里,凭祥铁路口岸建于 1954 年,20 世纪七十年代末八十年代,因中越两国关系僵持而关停。20 世纪 90 年代初,口岸基础设施得到修复,开始正式执行验关业务。此外,凭祥口岸还设立了友谊关公路口岸,与越南的同登口岸相互对接,距离河内仅 200 公里。1992 年,友谊关被设立为国家一类边境陆路口岸,同年,国务院批准凭祥市为沿边对外开放城市,2008 年,凭祥综合保税区经国务院正式批准设立。

凭祥口岸的腹地城市为凭祥市,现有人口 10 万人,有壮、汉、侗、苗、瑶等 11 个民族,并以壮族为主,凭祥市东西南三面与越南接壤,边境线长 97 公里。目前,凭祥市以边境贸易为依托,经济社会发展迅速,尤其是在进入 21 世纪,中国—东盟自贸区建设顺利推进的情况背景下。2005 年 12 月 28 日,“南疆国门第一路”的南宁至友谊关高速公路建设正式通车之后,标志着中国—东盟自贸区大通道的全线贯通,缩短了与广西首府南宁的距离,南友高速公路开通后为 160 公里,为凭祥口岸和凭祥市加快通道经济发展带来了新的发展机遇。

2. 东兴口岸

东兴口岸位于我国大陆海岸线最西南端,东南濒临北部湾,西南与越南接壤,是广西以及我国大西南地区通往东南亚国家最为便捷的海陆通道,也是我国与越南唯一的海陆相连的口岸。东兴口岸是我国一类口岸,全国第三大陆口岸,与越南的芒街口岸相连。1992 年 9 月,国务院特区办批准设立

4.07平方公里的边境经济合作区。2000年以来,东兴口岸边境贸易不断升温,成为我国内陆地区和北方省份各种产品进入东盟市场的重要通道。

东兴口岸的腹地城市为东兴市,是国务院批准的沿边开放城市,其陆地边境线长33公里,海岸线长50公里,总面积481平方公里,人口12万,是我国京族唯一的聚集地,也是广西著名的侨乡之一,现有海外华侨1.3万人。1996年4月,国务院批准设立东兴市。东兴水陆交通便捷,至南宁市180公里,至越南下龙市180公里,到河内308公里。自1992年以来,东兴以边贸为龙头,大力加强能源、交通、通信等基础设施的建设,未来的东兴市将发展成为一个集商贸、旅游、加工三大功能并举的现代化新兴边境口岸城市。作为国家三大沿边重点开发开放试验区,东兴重点开发开放试验区将在货币自由使用等金融政策以及人员自由往来、货物自由流通、车辆自由通行等特殊政策、特殊体质方面得到保障。

3.瑞丽口岸

瑞丽口岸位于云南西部德宏州的西南部,1987年被国家确定为一类口岸,是我国最早开放的一类口岸。为适应边境贸易的发展,目前,瑞丽口岸的交通、邮电、通信等基础设施建设迅速发展,先后建成了边境贸易市场、农贸市场和货物仓库区,设有边防、海关、卫生防疫、动植物检疫、进出口商品检验等口岸检查检验机构。瑞丽口岸在云南边境贸易口岸中占有重要的地位,历年来,通过该口岸的边境贸易进出口值占云南全省的80%以上。

瑞丽口岸腹地城市瑞丽市东南邻接缅甸禅邦,总面积917平方公里,山区面积占73%,总人口为11.5万人。经济总产值为10.3亿元。1992年6月,国务院批准瑞丽为边境开放城市,享受沿边经济开发区政策,1999年设立畹町经济开发区,2000年设立姐告边境贸易区。2011年5月30日,瑞丽国家重点开发开放试验区建设正式启动。

4.河口口岸

河口口岸位于云南红河哈尼族彝族自治州的东南部,南与越南老挝的老街市相连,边境线长193公里,河口口岸是滇越铁路、昆河公路、红河航道与越南乃至东南亚地区铁路、公路、航道连接的交通枢纽。河口县城距离昆

明市469公里,距离越南首都河内296公里,距离越南北方最大的出海口和港口城市海防416公里,具有进入越南和东南亚各国边界的水陆交通优势,是我国西南进入东南亚、南太平洋的最近出海口。河口在我国与东盟“10+1”自由贸易区和云南省与越南建设滇越“昆—河—海”经济走廊的规划中,处于“咽喉”的重要地位。

此外,我国西南地区还有面向尼泊尔的樟木口岸、面向印度的普兰口岸以及面向老挝的磨憨口岸等。2011年6月,满洲里和广西东兴、云南瑞丽作为国家三大重点开发开放试验区被写入国务院《关于实施西部大开发战略的若干意见》,国家将在加快上述城市先行先试的改革开放措施的同时,赋予一系列特殊的产业扶持政策、更多的财政投入和项目建设。

四、边境城市

我国陆地边境线漫长,由辽宁丹东的鸭绿江口起,直到广西防城港的北部湾畔,总长约2.2万公里,共有9个省、区与15个国家和地区接壤。在漫长的边境线上,由于地处中外交界的特殊地理和空间位置,形成了中外边境口岸城市毗邻而立,隔界相望的“共生”状况,这些城市之间彼此功能互补,形成了良性功能互动。在我国沿边地区经济发展过程中,我国所属的边境城市与毗邻周边国家的边境城市功能互动,是实现区域整体发展的集中体现与关键所在①。

(一)边境城市的定义及形成

边境城市是指处于各国陆疆边境地区,并靠近边境线的、具有一定规模并以非农业人口为主的一定地域内政治、经济和文化的中心,即沿边边境口岸城市。边境城市具有显著的特征。首先,边境城市具有很强的地域性,即边境城市必须存在于构成边疆的区域内,位于我国沿边地区是边境城市的特殊性;其次,边境城市的人口构成以非农业人口为主,并具有一定的规模,边境城市居民主要从事非农业活动,具有一定固定的收入;第三,边境城市是沿边地区一定区域的政治、经济和文化的中心,边境城市的工业、商业、城市建设有一定的发展,是一定区域的经济

① 张丽君:《毗邻中外边境城市功能互动研究》,中国经济出版社2006年版。

中心，有一定数量的学校、科研机构、新闻机构、医疗卫生机构，是附近区域的文化教育中心。

边境城市的产生与发展同一般的城市一样，是随着人类社会生产力的不断发展，商品生产和交换不断扩大而逐步产生和发展起来的，但由于区位地理和历史演化的不同，边境城市的形成具有一定的特殊性。从具体的产生背景来看，主要分为四种类型：①随着历史发展而自然形成的边境城市；②由于军事防御和疆土开发而形成的边境城市；③由于相互密切往来而形成的边境城市；④由于民族间文化发展交流密切而形成的边境城市等。

（二）边境城市的功能类型与作用

1. 边境城市的功能类型

边境城市依托我国边境线而布局，不同的边境城市具有不同的历史基础、不同的自然资源条件、不同的经济社会要素，由此决定了边境城市的不同类型。总体来看，我国边境城市基本可划分为以下类型：口岸型边境城市、集贸型边境城市、资源型边境城市、枢纽型边境城市、政治中心型边境城市、要塞型边境城市以及加工基地型边境城市。从边境城市的功能来看，集中体现在“通道”功能，并具体体现在：口岸交通功能、商品集散地功能、贸易中转功能、加工出口功能、文化传播功能以及旅游服务功能。

2. 边境城市的作用

边境城市的作用主要体现在两个方面，一方面边境城市在我国沿边民族地区的经济发展中起到了重要的作用。边境城市肩负了“兴边富民”，推进边境地区城市化，振兴少数民族地区经济的历史使命，充当了沿边民族地区的经济增长中心的角色，以及沿边民族地区与周边国家毗邻地区经济发展、往来沟通的“桥梁”和“枢纽”，同时，边境城市还是我国沿边民族地区人员往来、物资流通的重要通道；另一方面，边境城市对于我国经济社会发展具有重要的政治、经济和社会意义。边境城市的发展有力地推动了我国全面对外开放格局的形成，为我国与周边国家的友好往来、互利互惠营造了宽松的政治氛围，有利于建立双方互信机制，加强了我国尤其是边境地区与周边国家的合作。同时，我国边境城市与周边国家的毗邻城市在经济社会发展上形成了功能互补、协作发展的良性互动机制。

表 5-3 我国边境城市与周边国家毗邻城市

我国边境城市	周边国家毗邻城市
丹东市	新义州(朝鲜)
集安市	满浦市(朝鲜)
和龙市	咸镜北道两江道(朝鲜)
龙井市	清津港(朝鲜)
图们市	罗津(朝鲜)
珲春市	库拉斯基诺(俄罗斯)波谢特海参崴
绥芬河市	格罗捷阔沃(俄罗斯)
同江市	伯力地区下列斯科耶(俄罗斯)
黑河市	阿穆尔州首府布拉盖维申斯克(俄罗斯)
满洲里	赤塔外贝加尔斯克(俄罗斯)
二连浩特	扎门乌德(蒙古)
塔城市	塞米巴拉金斯州(哈萨克斯坦)
瑞　丽	木姐(老挝)
畹　町	九谷市(缅甸)
樟　木	巴热比斯口岸(尼泊尔)
普　兰	贡吉(印度)
河　口	老街(老挝)
凭　祥	谅山(越南)
东　兴	芒街(越南)

资料来源:张丽君:《毗邻中外边境城市功能互动研究》,中国经济出版社2006年版。

五、边境口岸与通道经济

边境口岸是通道经济的典范形式,通过边境口岸发展与邻国的贸易往来的有利因素是距离短,相互了解,各种沟通都比较方便。不利的方面是边境口岸城市经济相对落后,基础设施不完备等,但近年来,尤其是进入21世纪,随着我国与周边国家政治、经济关系的密切,边境口岸的基础设施不断完善,尤其是通讯、交通已大有改善,但是信息仍相对闭塞。因此,提高边境口岸信息灵敏度能加强边境口岸与内地和沿海发展地区联系,促进经济发展。中国边境口岸经贸商会,就是帮助边境口岸经贸企业沟通信息,此外,

对边境口岸要有优惠政策，如设立自由贸易区，这将促进边境地区的经济发展，同时还具有一定扩散性。20世纪八十年代初，在深圳设立经济特区，对发展沿海经济起到了良好的带头和示范作用。目前，我国大力发展西部地区，西部地区应当抓住这一战略机遇，为在中国—东盟自由贸易区的顺利推进，以至“环中国自由贸易区”提供一个缓冲地区。

边境口岸具有显著的“通道”功能，作为连通毗邻两国地区的“通道”，边境口岸实现了双方地区之间的通道经济发展，对于推动两国和毗邻地区之间的经济发展具有重要的作用。

第一，通过口岸通道，促进了我国边疆地区由传统的封闭式自然经济状态较快地向开放型的市场经济转变，而在以边境贸易为先导的经济开放格局逐渐形成后，将使边境地区尽快进入到市场配置资源的轨道，开辟边境居民的思想和观念通道，更新经营方式。

第二，通过口岸通道，改善和调整我国边疆地区的经济机构，促进这些地区第三产业和加工制造业的发展，促进交通运输、邮电通讯、金融保险等第三产业的繁荣，推动边境城市的发展，壮大贸易，通过资源、资本、技术等要素通道，根据国内外两个市场的需求，以独资或合资等方式创办不同类型的边境加工企业。

第三，通过口岸通道，大力发展边境贸易，带动和增强经济腹地的发展，为地方和国家财政增收做出贡献。通过联动效应，吸引和带动腹地企业参与边境建设和边境经济合作。

第四，通过口岸通道，发展各种类型的边境贸易，提出边境居民的生活水平，加快边境地区的脱贫致富，尽早实现“小康社会”的建设目标。

第五，通过口岸通道，发展边境贸易，参与国际分工协作，使我国内陆边疆经济实力逐步增强扩大，改变传统经济布局的不合理性，缩小内陆边疆地区和东部沿海发达地区之间的差距。

总体来看，在发展边境贸易的过程中，我国应以边境口岸为通道枢纽，以内陆经济为依托，实行外开内联，对外开放，运用市场机制配置资源，极大地增强边境地区的经济活力和实力，进一步密切我国与周边国家之间的经济联系。

第三节　通道及通道经济的模型分析

通道经济的发展目的在于实现区域间的协调发展。因此,对于通道经济的研究,更多情况下,主要是从理论定性的角度来分析的,同时通过定量方法对通道经济或是通道的理念进行分析,进而深化对通道及通道经济的认识。

一、区域引力模型

(一)区域空间作用

以城市为经济中心的区域经济运动是市场化经济的主要内容,也是形成通道经济的发展载体,区域通道经济的形成,一方面来自于区域间差距的梯度力推进;另一方面,也是区域间互补性使然,然而,抛开这些因素,区域间跨越时间和时空的相互作用(Spatial Interaction),是通道经济形成的根本因素。区域间劳动力的迁移、人才的流动、商品的流通、人口的短期迁移(如旅游观光、考察、会议、工程实施等)、信息流通、深造求学以及产业转移等,加深了区域间的联系和相互作用,形成了区域间的相互作用模型—引力模型(Gravity Model)。

在现实的区域经济运动中,各种经济现象通常是相互作用的,而这种相互作用的强度往往是随着区域间(以城市为体现)距离的增加而降低、减小而加强,这也正是所谓的距离衰减定律(Distance - decay Law)。20 世纪 70 年代,托伯勒提出了"地理学第一法则",即"每一个事物都与其他事物相关,但近的事物比远的事物更为相关"①。目前,对于这种现象的研究通常所采用的是距离衰减函数(Distance - decay Function)。作为地理学家的托伯勒所提出的距离衰减定律最初主要适用于地理学研究领域,但是随着经济地理学的形成,以及现代区域经济学的发展,这一定律更多地被经济学家或是社会学者研究所用,这也正是我们构建区域引力模型、深化通道经济研究的基础。通常,在现实的区域经济运行中,距离衰减的现象大量存在,如,中心

① Johnston, R. J. , Gregory, D. , Pratt, G. and Watts, M. , The Dictionary of Human Geography, 4' th edition. Blackwell Publishers Ltd, 2000.

城市向外部的辐射、扩散，对周边地区和次中心城市产生影响，随着与中心城市距离的增大，人口密集度、土地租金、劳动力成本趋向下降。同样，在都市圈工作的人员的活动范围、消费者购物行为、旅游者目的地选择以及厂商对配套厂家和供应链的确定，以及不同区域性中心城市之间人员的往来、商品货物的流通、资本、信息和技术的流通量，多是随着相互间距离的增加而减少。而这种衰减现象的快慢与否，则取决于其他的一些因素，如交通便利程度、区域间壁垒的设置以及区域协调机制的建设等。

通道经济本身是一个复杂的系统现象，因此，要客观科学地对区域间距离衰减现象进行定量性地分析，自然存在较多的困难，但是，这种“距离”的理念对于研究通道经济给予了很多的启示和想象的空间。“距离”的概念是一种综合性的概念，除了传统的“地理距离”的空间因素外，还有现实的“交通距离”、“制度距离”、“时间距离”等。随着交通基础设施的日臻完善和现代交通技术的不断进步，区域间的距离衰减速度随之放缓，而“制度距离”则成为不同区域间所要弥补的环节，但总的来看，“交通距离”主导下的距离衰减定律依然适用。现代区域经济发展中，一体化已经成为一种潮流，但是一体化并非适用于所有区域或城市，如近年来，有关深港一体化的趋热，优先在于实现深港间的“无缝”衔接，“交通距离”和“制度距离”都要较其他城市小很多，而对于其他区域或是城市与香港之间的作用，则更多地体现为资源的共享和经贸的密切，最多是达到“整合”的层次。

（二）区域引力模型

引力模型是目前所广为适用的相互作用的模型，这是一种用于分析和预测空间相互作用的数学方程。引力模型起源于 19 世纪，但在 20 世纪中后期，引力模型被不断细化，引用更为广泛。引力模型借鉴了牛顿的万有引力定律，可以用于分析区域间、城市间的劳动力、信息和商品的流通，依照牛顿的万有引力定律，引力模型必须具备两个基本的要素：一是规模的影响，即具有更多人口规模、更大经济规模的城市，比人口、经济规模较小的城市能够产生和吸引更多的要素流通；二是距离的影响。

对于不同城市间的因素模型的描述，首先，在假定没有附加条件或是更多信息的情况下，即假定城市间唯一的距离便是“地理距离”，城市间的相互

作用是一种均质的作用，即一个城市对其他城市的作用，都是均等地取决于“地理距离”（如图5－5）。

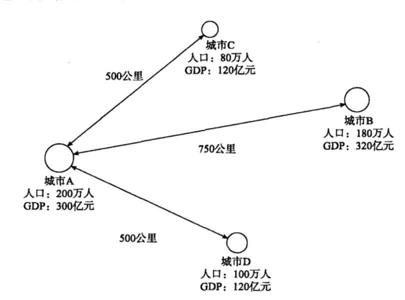


图5－5　城市引力模型基本原理

为了使城市引力模型一般化，我们在考虑城市间的引力作用时，以城市人口规模或是经济规模作为规模影响因素，而以现实的地理距离为距离影响因素，则如果城市 i 和城市 j 的人口规模及经济规模分别为 P_i、P_j 和 GDP_i、GDP_j，相互间距离用 D_{ij} 表示，则城市 i 与城市 j 间的相互作用 T_{ij} 为：

$$T_{ij} = \frac{P_i \times P_j}{D_{ij} \times D_{ij}} \quad \text{（式5－1）}$$

或是

$$T_{ij} = \frac{GDP_i \times GDP_j}{D_{ij} \times D_{ij}} \quad \text{（式5－2）}$$

二、通道宽度和通道效率

在城市引力模型的基础上，进一步引申对通道经济进行分析，并提出通道宽度和通道效率的概念。

（一）通道宽度

所谓通道宽度，是指任何两个区域都具有一定的天然联系，而这种联系

主要体现在以中心城市为代表的空间相互作用上，因此，在现有的交通状况、空间距离的基础上，区域之间（主要表现为中心城市之间）在现有规模水平（以经济规模为主）下，所形成的一种通道联系水平。通道宽度水平不受到其他任何因素的制约和影响，如市场壁垒、行政壁垒、区域保护、人才水平、区域创新能力等因素，它是两个区域（中心城市）在制度、人才、市场化程度以及科技创新能力等方面处于均质水平条件下的一种初始性的比较，通道宽度是一个无量纲性的概念模型，主要与区域之间（中心城市之间）的最佳交通距离（时间）成反比，与区域之间（中心城市之间）的经济总量水平（GDP）成正比，即区域之间（中心城市之间）任何一个区域经济实力的提升都有利于通道宽度水平的增大，而通道宽度是与区域之间（中心城市之间）的最佳空间联系时间成反比，即区域之间（中心城市之间）的交通时间越短，通道宽度就越高。显然，广东与广西之间的天然联系，就远比广东与新疆之间的联系要更为紧密。

总体而言，通道宽度的引入，主要是用于衡量在均质化条件下，一个城市与不同城市之间的通道经济发展水平，有助于横向的比较和分析。然而，对于“距离”的考虑，随着各种现代交通运输工具的发展，传统的距离概念受到挑战，传统的“地理距离”已经不能构成衡量“距离”的标准，在交通便捷的地方，空间上的距离被“缩短”了，处于平原地区和山地区域的“地理距离”则有显著的差距，平原地区的城市交通更为便利，而山地区域的城市则受到天然屏障的制约，一定程度上导致了“自闭性”。因此，在现代交通技术不断进步的前提下，必须摈弃传统的“地理距离”，转以“交通距离”来作为测定通道宽度的“距离”标准，这里的“交通距离”是指在现代交通体系基础之上所体现出的“距离”概念，而“交通距离”不同于以往的“地理距离”，它并非固定不变，而是将随着城市之间交通基础设施的完善而逐步缩小，“交通距离”本身是一个时间性的衡量，在这里，我们综合考量城市间通过不同交通方式，如铁路和航空，所产生的“交通距离”，并对不同交通方式下的“交通距离”赋予不同的权重，使通道宽度的测算更为科学合理。

客观而言，用交通时间或是运输成本等特殊的距离单位、距离概念来衡

量两地之间的距离则更为合理科学,在市场经济条件下,距离已经异化为一个货币成本和时间成本的组合概念。

通道宽度的测算模型为:

$$The\ Width\ of\ Channel = \frac{GDP_1 * GDP_2}{(\alpha \times H_R + \beta \times H_A)^2} \qquad (式5-3)$$

其中,GDP_1 和 GDP_2 分别是城市 1 和城市 2 的经济产出总值,H_R 和 H_A 分别是通过铁路或航空所产生的"交通距离",而 α 和 β 则是不同交通方式的权重,这里考虑到铁路通道仍是当前主要的交通通道载体,尤其在区域跨度较大、货物运输量大的情况下,铁路运输依然体现出不可替代的作用,而铁路运输和公路运输的时间相近,因此,H_R 在一定程度上代表了铁路和公路交通方式的综合,这里设定 α 为0.8,β 则为0.2,而 $(\alpha \times H_R + \beta \times H_A)$ 则可被视为综合性的"交通距离"。

以我国广西南宁为初始城市,测算其与不同城市之间的通道宽度,分为两种类别,一类是南宁作为省域性中心城市,与全国其他中心城市的通道宽度,另一类是南宁作为广西的中心城市,与区内其他城市的通道宽度。表5-4 是南宁与其他城市间的"地理距离"和相应的经济生产总值。

表5-4 2010年南宁与其他城市的距离及城市经济生产总值

城市	国内主要城市		城市	区内城市	
	GDP(亿元)	距离(公里)		GDP(亿元)	距离(公里)
北 京	13777.9	2576	柳州	1315.31	255
石家庄	3400	2299	桂林	1103.56	431
郑 州	4000	1887	梧州	579.28	380
西 安	3241.49	2398	北海	401.41	229
成 都	5551.3	1832	防城港	320.42	173
重 庆	7894.24	1328	钦州	520.67	129
昆 明	2120.37	828	贵港	544.66	174
贵 阳	1130	865	玉林	840.25	263
苏 州	9168.91	2176	百色	573.99	234
上 海	16872.42	2092	贺州	296.87	560

续表

城市	国内主要城市		城市	区内城市	
	GDP(亿元)	距离(公里)		GDP(亿元)	距离(公里)
杭　州	5945.82	1891	河池	468.74	236.76
长　沙	4500	989	来宾	405.22	185
厦　门	2053.74	1667	崇左	392.37	122
广　州	10604.48	809			

数据来源:2011 年中国统计年鉴、2011 年中国区域统计年鉴、2011 年广西统计年鉴。

按照通道宽度的测算模型,对南宁与其他城市的"交通距离"进行了计算,其中铁路和航空交通方式下的"交通距离"分别赋权 0.8 和 0.2,而对于没有航线开辟的,则全部以铁路交通方式下的"交通距离"为准,即赋权 1.0。表5-5是南宁与其他城市间通道宽度的计算结果,其中的相对值,是以同类型城市测算中,通道宽度最小值为基准的相对比较。

表5-5　通道宽度计算结果

国内主要城市			区内城市		
城市	通道宽度	相对值	城市	通道宽度	相对值
北　京	48310	6.54	柳　州	350314	30.85
石家庄	9794	1.33	桂　林	98118	8.64
郑　州	19700	2.67	梧　州	49052	4.32
西　安	7391	1.00	北　海	71819	6.33
成　都	11749	1.59	防城港	78488	6.91
重　庆	29962	4.05	钦　州	318102	28.02
昆　明	29201	3.95	贵　港	241120	21.24
贵　阳	9977	1.35	玉　林	151393	13.33
苏　州	13476	1.82	百　色	111092	9.78
上　海	39250	5.31	贺　州	11354	1.00
杭　州	15524	2.10	河　池	102792	9.05
长　沙	57600	7.79	来　宾	177430	15.63
厦　门	8274	1.12	崇　左	278459	24.53
广　州	198313	26.83			

从南宁与我国其他主要中心城市的通道宽度测算结果来看，南宁与西安的通道宽度最小，为7391（通道宽度无量纲），以这一宽度为基准，计算出南宁与所有城市通道宽度的相对值，可以看出，南宁与广州由于均处于两广地区，传统习俗相同、地理位置相近，之间的通道宽度相对值最高，达到26.83。在南宁的零售市场上，到处都是来自广州及其周边地区的商品，足见广州对南宁的经济扩散效应，南宁对广州也存在很大的依附性。此外，与南宁具有较高通道宽度的还有北京、上海、长沙、昆明和重庆等城市。北京、上海由于具有巨大的经济规模，对全国几乎所有的省域中心城市均具有极强的经济扩散，相互作用强，而长沙、昆明和重庆等城市都是在地缘优势的基础上，与南宁实现了较高的通道宽度（见图5－6）。

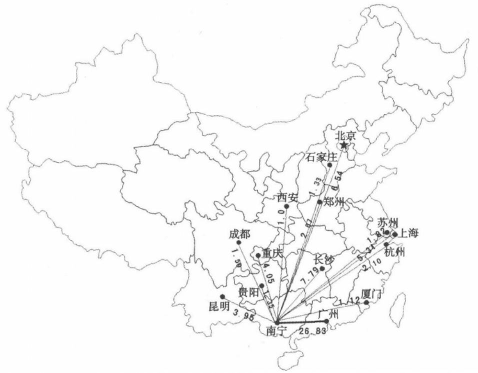


图5－6　我国城市通道宽度测算①

① 考虑到本书的研究目的，并受篇幅所限制，本图未显示南海诸岛。

从广西境内来看，南宁与区内其他城市通道宽度中，贺州最低，一方面是由于南宁与贺州相距较远，长期以来，贺州的经济发展仅在广西而言，也属于落后地区，同时，贺州的交通建设也是一个重要的影响因素，而柳州、贵港和钦州等地则与南宁具有较高的通道宽度，经济往来密切。然而，必须承认的是，在一个区域内，作为首善之府，必然与区域内其他任何一个城市都具有很强的相互作用，单一地从通道宽度的角度来衡量中心城市与其他城市的通道经济发展水平，并不完全客观，而在一个区域内，若干城市之间的整合与一体化程度的加强，将极大地强化城市之间的通道经济效应，甚至会实现“同城效应”，如新疆乌鲁木齐与昌吉的一体化、陕西西安和咸阳的一体化都是在交通通道的基础上，进一步强化制度通道建设，完善通道经济发展体系，实现一体化效应。以南宁为首，加上钦州、北海和防城港共同构成的广西北部湾经济区也是一种城市间的深度整合，随着这几个城市之间交通通道的完善、制度通道的健全，实现同城效应，乃至一体化都是指日可待的（见图 5 -7）。

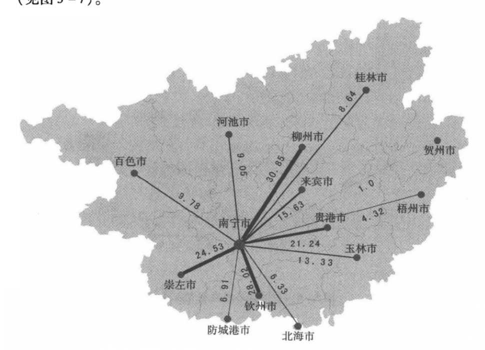


图 5 -7　我国广西城市间通道宽度测算

应当说明的是，通道宽度仅是从相对值的角度来衡量一个城市与其他不同城市之间的通道经济发展水平，这种通道宽度主要考虑的是“交通距离”因素，而假定其他因素属于“均质化”，即不同城市之间在协调制度、联合机制上处于统一的发展水平。因此，通道宽度是从一种理想化的角度来衡量城市间通道经济所应达到的相对水平，然而，必须承认，现实中的通道经济发展还受到了更多因素的影响和制约，除了一些城市自身发展水平、产业结构和梯度水平等因素外，制度通道的建设将对通道经济的发展产生重要的影响，制度通道的不断建设和完善，将使城市通道宽度扩大，提高通道经济发展水平，而制度壁垒的设置只能使城市通道宽度“窄化”，缩小通道经济的发展空间。因此，从这一意义而言，制度通道对通道经济的发展往往会起到一种“催化”作用。

（二）通道效率

之前在对通道宽度进行探索的时候，引入了“综合交通距离”的概念，即通过对不同交通方式的综合考虑，更为合理地确定城市之间的通道宽度，然而，必须承认的是，现实的通道水平则会受到更多因素的影响，如城市间协调机制的建立、不同城市市场化水平、人力资本存量水平以及创新能力等诸多方面因素的影响，因此，实际中的通道宽度水平并不能仅仅考量“交通距离”或是“综合交通距离”，同时应着重于其他影响因素的建设和完善，而这些因素同样可以提高或是降低原有的理想通道经济发展水平，即通道宽度。

实际通道宽度的测算模型（见式5－4）：

$$W_C = \gamma * The\ Width\ of\ Channel = \gamma * \frac{GDP_1 * GDP_2}{(\alpha \times H_R + \beta \times H_A)^2}$$

（式5－4）

其中的γ，称之为通道效率或是通道系数，这一系数受到了多种因素的影响，例如区域壁垒（制度、行政等非市场壁垒）、市场化水平、区域发展能力（主要为区域创新能力）、人力资本水平等。因此，消除区域壁垒、提高市场化水平、增强区域创新能力以及加大教育投入、提高区域人力资本存量都将有助于增大通道系数，提高通道经济发展水平。

从定量角度来分析，通道效率应当等于各种不同影响因素现有水平与

原有水平的综合值的开方值，即：

$$通道效率 = \left(\prod_{i=1}^{n} \frac{x_{c,i}}{x_{p,i}}\right)^{\frac{1}{n}} = \gamma \qquad (式5-5)$$

其中，$x_{c,i}$ 和 $x_{p,i}$ 分别为第 i 个影响因素当前状态水平与过去的状态水平的评价值，对于这些因素中的大多数都是可以进行评价测量的，同时，也有大量的相关研究，如对于区域市场化水平的评价、对于区域创新能力的评价等。



通道经济的案例研究：南广经济走廊

经济走廊或走廊经济是通道经济发展中一个非常典型的代表。在当前区域合作日趋深入、基础交通日益便捷、产业转移加快推进、低碳经济方兴未艾的宏观环境下，构建南宁—广州经济走廊（简称“南广经济走廊”）对于深化桂粤合作、加快西部经济强区建设具有重要的战略意义与实践价值。南广经济走廊，主要是指以南宁—广州高速铁路（简称“南广高铁”）和西江亿吨黄金水道为核心发展轴，涵盖沿线的南宁市、贵港市、梧州市、云浮市、肇庆市、佛山市、广州市所组成的经济带，土地面积约8万平方公里，人口约4150万人。

第一节　战略背景与战略意义

一、打造南广经济走廊的战略背景

（一）桂粤合作促生南广经济走廊

区域经济一体化及在此基础上发展的区域合作是南广经济走廊发展形成的根本背景。桂粤两省区山水相连，人缘相亲，人文相近，经济往来历史悠久，具有良好的合作基础和互利合作关系。广西具有明显的区位优势、资源优势和政策优势，是广东推进泛珠三角区域合作中重要的战略合作伙伴，是广东进军东盟地区重要的前沿地带。2003年7月，泛珠江三角洲地区概念正式提出，在世界经济全球化和区域经济一体化两大潮流日益深化的背

景下，我国南方九个省区在依托地缘和流域基础上，不断深化泛珠三角区域经济合作。近年来，随着深港一体化和粤港澳经济圈的加快推进[①]，以及广西“两区一带”区域发展格局的确立和西江亿吨黄金水道的打造，桂粤经贸合作呈现良好的发展势头，2011 年 12 月 11 日，桂粤两省区签署《“十二五”桂粤战略合作框架协议》，将强化机制保障，促进两省区优势互补，更加紧密合作，进一步推动双方在交通设施建设、产业对接、生态建设和社会管理等重点领域实现新突破，把两广合作引向深入。桂粤合作的不断深化与推进，拓宽了区域合作的空间，奠定了南广经济走廊的战略基础。

（二）高铁时代促生南广经济走廊

从发展趋势来看，“高铁时代”的到来是满足我国经济社会发展需求和人民生活水平日益提高的必然选择，更加符合进一步密切区域合作、加快区域一体化进程的必然趋势[②]。随着高速铁路网络体系的逐步形成，各地区之间的交通效率越来越高，人们对区域空间的概念将发生巨大改变，经济发展的范围也将不再局限于近距离、小范围的区间之内，而将扩展到更大的空间。高铁的开通将降低地区之间的运输成本，尤其是人流往返成本，有助于消除地区之间阻隔市场竞争的“藩篱”。南广高铁建成后[③]，南宁到广州的时间将从目前的 13 个小时缩短到 3 个小时，形成 3 小时经济圈，粤港澳经济圈将因此获得更为巨大的腹地资源、人才和市场支持，而广西和大西南经济区则会因此更加密切地融入泛珠三角区域合作，进而联通庞大的海外市场。南广高铁的开通将极大地缩短南广经济走廊沿线城市之间的时空距离，也为加快打造形成南广经济走廊奠定了基础。“高铁时代”的到来，对于打造以南广高速铁路作为主要发展轴，以南宁、贵港、梧州、云浮、肇庆、佛山、广州等沿线城市为依托，以人流、物流、信息流、资金流等为基础，集聚形成南广经济走廊，具有巨大的推动作用。

---

① 2009 年 1 月，国家公布《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》，正式将粤港澳合作确定为国家政策，提出支持粤港澳合作发展服务业，合作领域由制造业为主扩展至服务业合作，未来 30 年，将是加速粤港澳经济整合、打造世界级珠三角都会区的黄金时期。

② 到“十二五”期末，我国以高速铁路为主骨架的快速铁路网将达到 4.5 万公里。

③ 南广高铁线路全长 577.1 公里，为双线电气化国家 1 级铁路，设计时速 250 公里以上。

（三）黄金水道促生南广经济走廊

作为珠江水系主流的西江年径流量是黄河的4倍多，与长江干线并为我国高等级航道体系的“两横”，素有“黄金水道”之誉。西江航道自南宁至广州854公里，其中广西段570公里，东接珠江三角洲以及国际航运中心香港，西接自然资源丰富的大西南，是我国连接东西部的重要纽带，是广西内河通往粤港澳的水上运输“大动脉”，是不可多得的战略性自然资源。2009年以来，广西在新形势下加快西江黄金水道建设，发展低投入、消耗少、成本低、效益高的“绿色运输通道”，对于完善现代综合交通体系具有重大意义，对促进西南地区和珠三角地区的物资交流、沿江产业带的形成、区域经济协调发展具有非常重要的作用，也将加快促进形成南广经济走廊。

（四）产业转承促生南广经济走廊

当前，我国正处在贸易结构调整和资本转移的重大转型时期，经过改革开放30多年的发展，珠三角等沿海发达地区正处于产业转型升级的关键阶段，支撑沿海发达地区经济起飞的土地、劳动力和资本等传统要素日趋匮乏，传统要素投入型发展模式已难以为继，产业转型升级需求迫切。广西毗邻粤港澳经济圈和珠三角地区，承接产业转移优势明显，随着桂粤经济合作的不断深化，南广高速铁路的建成以及西江亿吨黄金水道的开发建设，桂粤之间产业转移与承接的条件和基础将不断完善优化，而粤港澳经济合作的深化，将使港澳的“前店后厂”经济发展模式发生新的地域转移，形成新的“前店后厂”，广东成为“新店”，广西则成为“新厂”。从现有产业发展层次来看，桂粤两省区之间的产业结构有一定的专业化分工，但不是很明显。在区域产业转移、承接不断深入推进的背景下，将加快促生南广经济走廊。

二、构建南广经济走廊的战略意义与实践价值

（一）南广经济走廊是泛珠三角区域的重要组成

泛珠三角区域覆盖珠江流域的东部、中部、西部九省区（粤、闽、赣、桂、琼、湘、川、云、贵）和香港、澳门两个特别行政区，在全国区域经济发展格局中的地位显著，地区之间的经济互补性强，具有垂直分工的广阔前景和资源优化配置的巨大空间。南广经济走廊东临粤港澳经济圈，西连大西南经济

区,在地理上将粤港澳和大西南连为一体,密切了我国大西南地区与粤港澳的经济互动。南广经济走廊的构建,有助于在泛珠框架内形成具有实际价值的合作。有利于广东、香港、澳门等高梯度区域的创新力及经济发展的带动力,借助南广经济走廊,向贵州、云南、四川等低梯度的经济发展区更好更快地推进,发挥强大的龙头带动作用。作为泛珠三角区域合作的重要组成部分,南广经济走廊将在泛珠三角区域合作中起到承东启西的重要作用,对推进泛珠三角区域合作,实现区域优势互补与共同繁荣发展具有十分重要的意义。

(二)南广经济走廊是桂粤合作的重要载体

目前,以南广高速公路、南广高速铁路、西江亿吨黄金水道为纽带,立体化、高速化、网络化的交通体系即将形成。①高速公路方面,双向沟通华南地区、西南地区和东盟国家最便捷的公路通道即将打通。广西通向广东的高速交通网络已初步建成,南宁至梧州的高速公路全线开通;②高速铁路方面,南广高速铁路正在抓紧建设,待 2012 年底建成通车时,将形成桂粤两省区之间最便捷的快速通道。南宁及沿线城市将纳入珠三角 3 小时都市圈范围,桂东南将被纳入 2 小时都市圈范围,作为广西东大门的梧州市将纳入 1 小时经济圈;③水路方面,桂粤双方共同开展多项工作,如共同加快实施西江航运提级扩能工程、共同推进贵港至梧州(界首)Ⅱ级航道与梧州(界首)至肇庆Ⅱ级航道建设,等等。南广经济走廊作为桂粤合作的通道载体,在公路、铁路、水路等方面将起到联通桂粤的重要作用。

(三)南广经济走廊是西江经济带的重要内容

云南、贵州、广西的大部分地区与粤港澳同属珠江流域,西江贯通其间,上中游为滇黔桂,下游为粤港澳,西江成为滇黔桂与粤港澳物资和人员交往的天然纽带,共同形成了依托粤、桂、滇、黔四省区的泛西江经济带[①]。南广

---

① 与目前广西提出的西江经济带的地理范畴不同,本书提出了泛西江经济带的理念,重点是根据流域经济理论和西江主要干支流的分布,共涉及广东 4 市、广西 7 市、贵州 4 市(州)和云南4 市(州),共 19 个地区。2010 年,上述 19 个市州实现地区生产总值 28832 亿元,人口 8490 万,面积 342981 平方公里,分别占四省区的 42.8%、33.5% 和 34.9%,其中广西 7 市实现地区生产总值 5687.5 亿元,人口 2925 万,面积 147024 平方公里,分别占 19 个市州总和的 19.7%、34.5% 和 42.8%。

经济走廊所涵盖的范围,完全在“泛西江经济带”的覆盖范围内(图 6 - 1 所示)。南广经济走廊是“泛西江经济带”的重要组成和载体,作为联通东部发达地区和西部欠发达地区的桥梁,前沿紧接经济发达的广东珠三角,将大大拉近“泛西江经济带”欠发达地区与珠三角发达地区的经济互动距离。南广经济走廊的构建,有利于将“泛西江经济带”融入“珠三角经济区”和“大西南出海大通道经济带”的 3 小时经济圈,有助于实现我国粤、桂、滇、黔四省区间的跨区域协调发展,有利于“泛西江经济带”中欠发达地区主动接受粤港澳地区尤其是珠三角地区的经济辐射和产业转移,把改革开放由沿海向内地推进。

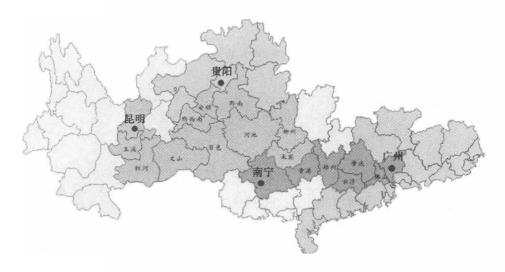


图 6 - 1　南广经济走廊和(泛)西江经济带示意图

(四)南广经济走廊是粤港澳经济圈的重要外延

粤港澳经济圈是当今国内乃至世界经济最活跃的地区之一,是我国区域合作实践中的一种特殊形式,它既不同于一般意义上单个行政区域的内部合作,也不同于主权国家之间的区域合作或内地各省(市)、自治区之间的区域合作,而是在“一国两制”的背景下,由我国省级行政区域(广东省)与香港、澳门特别行政区三者之间跨越行政区划而开展的区域合作。作为粤港澳经济圈的重要外延,构建南广经济走廊有利于充分发挥南宁市、贵港市、梧州市的地域优势,有助于泛珠三角、泛北部湾两大经济圈对接与互动,以

及广西作为连接我国与东盟国际大通道作用，使南广经济走廊成为促进粤港澳地区与我国西南各省市和东盟各国的商品流通、贸易往来、产业合作和相互投资的重要桥梁和基地。

（五）南广经济走廊与南新经济走廊的战略对接

南宁至新加坡经济走廊（简称“南新经济走廊”），是指以广西南宁为起点，直线距离约2500公里，沿途连接中国、越南、老挝、泰国、马来西亚、新加坡等国家，并可通过东西走廊辐射至缅甸的经济走廊（见图6－2）。南新经济走廊形成了我国与东南亚大陆最便捷的陆路大通道，搭建了我国东部沿海地区与中南半岛国家经贸合作的平台。在地理位置上，南广经济走廊和南新经济走廊在广西南宁交汇。

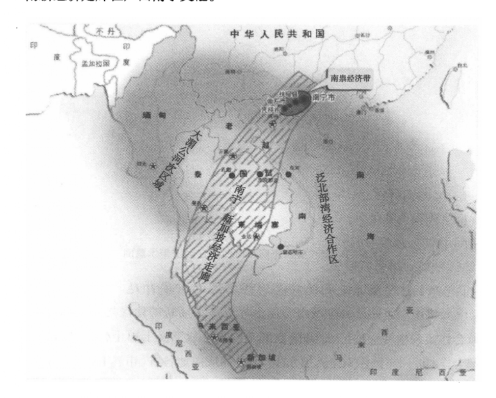


图6－2　南广经济走廊与南新经济走廊对接示意图

南广经济走廊与南新经济走廊的对接，将把粤港澳经济圈与中南半岛国家连接在一起，形成充满活力、发展潜力巨大的经济走廊，香港、广州、南

宁、河内、胡志明市、金边、曼谷、吉隆坡和新加坡城区域内最发达的主要城市将是重要节点和依托,呈现出"一廊九城"的广阔发展前景。南广经济走廊与南新经济走廊的战略对接,将有利于进一步扩大、延伸和深化我国沿海与内地和周边国家多层次、宽领域、全方位的合作,为珠三角地区与东盟合作提供便捷的陆路通道和生产要素、产品流通线,实现区域内生产要素的自由流动及产业转移与合理分工,增强我国在南亚、东南亚次区域合作中的作用和影响力,逐步形成强大的发展后劲和国际竞争力,从而为我国经济发展谋求稳定的周边环境、开拓国际市场产生重要的作用。

第二节　理论基础与经验研究

一、打造南广经济走廊的理论基础

(一)通道经济

通道经济(Channel economy)是一个方兴未艾的区域经济发展模式,传统意义上的通道是基于交通干线和交通运输网络建设而形成的一种概念,总体上是指交通通道。交通通道是发展通道经济的重要载体,尤其是对于我国中西部欠发达地区,发展通道经济在很大的程度上首先是需要依靠加强对交通基础设施的建设,形成完善发达的交通通道体系。交通通道具体包括了公路通道、铁路通道、水运通道和航运通道以及相应的物流体系,这些通道的建设在不同地区具有不同程度的重要性,而这些通道的形成也是随着人类交通工程技术的进步而发展的。总体而言,这种以交通运输体系为基础的交通通道概念仅是一种狭义上的概念。随着现代经济的发展,区域间通道经济的发展不仅仅取决于交通通道因素,而需要考量更多的通道要素。

从广义的概念而言,通道经济除了包含传统的交通通道以外,还包括了其他更多的通道要素,如劳动力(人才)通道、资本通道、技术通道、信息通道和制度通道等。制度通道的建立,主要取决于区域间在制度上的衔接和协调,而制度通道对于其他通道的形成和发展也将起到一种"统率"和"促进"的作用。同时,制度的扩散、外溢和制度学习都是制度通道的重要构成。

（二）流域经济

流域经济（Valley economic）是以河流为纽带和中轴，以水资源为主的资源综合开发利用的特殊类型的区域经济[①]，在人类生活及其经济社会发展中的基础地位与辐射作用[②]，是构建南广经济走廊的重要参照发展模式。流域是以集水区域划分的一种地域，河流是流域的主轴，水是流域的核心。人类文明产生于大河沿岸，大河沿岸成为经济最发达的地区，尤其是工业革命以来，经济资源向条件优越的河流沿岸聚集，形成沿江产业带和沿江经济走廊，成为经济发展中的一种趋势。人类发展的历程表明，人类文明和经济发展与河流有着密切的关系，且与水资源的开发利用密不可分。流域经济不仅具有区域经济的一般共有作用，而且还具有特有的功能和作用。流域经济学是研究流域水资源的综合开发利用与流域经济发展关系的经济学科，是构建南广经济走廊的重要的理论基础。

（三）交通经济

交通经济（Traffic economic）研究的是运送人和物资的经济问题，长期以来，我国对交通经济的研究一直未有足够的重视，在区域融合性不断增强，高速铁路、高速公路等现代交通网络体系不断完善的情况下，交通经济已经成为区域经济发展中一种重要的载体和模式，对应于南广经济走廊的建设，交通经济更多地体现为交通经济带（Traffic Economic Belt，TEB）的建设，交通经济带又称为交通运输沿线经济带，是一种经济活动沿着交通基础设施集聚分析的现象[③]。现代交通运输体系的建立与完善加强了原材料地、加工地和消费地三者之间的地域联系，工业的空间分布将从集中于某个区域或某些区域，逐渐变为沿交通线向新的、更多的区域扩散，形成了沿交通干线分布的带状经济区域。

---

① 张彤：《论流域经济发展》，四川大学 2006 年版。

② 流域经济既属于亚区域经济，又是跨区域经济，流域经济是一种生产布局以自然河流水系为基础，以水资源综合开发利用为核心的区域经济。流域经济的问题受到重视，是在 20 世纪 40 年代后，在世界上，美国最早创建了流域开发模式，美国于 1941 年成立了田纳西河流管理局，制定了完整的田纳西河流域开发计划。参见胡碧玉：《流域经济论》，四川大学 2004 年版。

③ 张文尝，金凤君，范杰：《交通经济带》，科学出版社 2006 年版。

（四）带状经济

带状经济（Ribbon economic）并不是传统规范性的区域经济发展模式，而是一种通俗的概念称法，但带状经济的发展是与通道经济，尤其是与流域经济和交通经济紧密关联的，与之前的三类经济发展模式，带状经济同样是基于区位条件和基础交通设施的不断完善优化而逐步形成的。一般意义上的产业经济带均可视为带状经济，因此，带状经济的形成，是在利用现有资源，依托基础交通，通过区域性的整体科学规划，打破以行政区划为本的思维和行为惯性，追求区域间生产要素和资源的重新配置和整合，进行利益分配上的探索。与带状经济相对应的是块状经济（Massive economic），块状经济是指一定的区域范围内形成的一种产业集中、专业化极强的，同时又具有明显地方特色的区域性产业群体的经济组织形式。因为块状经济往往能带动当地的经济社会发展，也被称为区域特色经济。与块状经济相比，作为构建南广经济走廊的重要理论基础，带状经济所提供的重要发展思路是突破传统行政禁锢，实现区域间要素的优化配置。

二、走廊经济的理论探索

（一）走廊的界定与特征

1. 走廊的界定

"走廊"（corridor）作为一种空间聚集的现象，主要涉及交通基础设施、产业和经济活动、城市化与城镇结构，以及走廊地区的制度协调等方面的内容，是联结两个或更多城市的一种基础设施带，是以时间与空间两方面来度量的。在空间规划的实践领域，它被应用于各个空间尺度，包括城市和城市地区（city region），作为空间规划的组成要素。走廊一词是一个历史的、发展的空间概念，不同历史阶段的不同走廊具有不同的特征，但其基本内涵是相同的。伴随着全球化和区域化的双向发展趋势，空间规划对走廊的关注从城市拓展到区域，一般来说，走廊地区被看做是城市地区和乡村地区以外的另一个区域研究对象，是跨越城乡，跨越行政区的以线性交通基础设施为核心的"线性"地区。[①]

① 赵亮:《欧洲空间规划中的"走廊"概念及相关研究》,载《国外城市规划》2006 年第 1 期。

2. 走廊的特征

自然地理特点。在地域上表现为基本具有相同地形、地貌特征的狭窄地带。世界上著名的走廊，如美国的波士顿—华盛顿（Boston - Washing - ton）走廊、加拿大的温萨—魁北克（Windsor - Quebec）走廊、英国的利物浦—曼彻斯特—利兹（Liverpool - Manchester - Leeds）走廊、日本的大阪—东京（Osaka - Tokyo）走廊等无一例外，均是如此。

经济社会特征。走廊一般具有两个或几个具有一定规模人口的大城市作为增长极，一系列小城镇和中等规模的城市分布于交通沿线两侧。由于经济和文化的因素，这些城市之间的联系对于周围地区具有非常重要的作用。其中重要作用之一是沿着交通走廊或其他地区分布的城市之间具有密切的经济相互作用。凡成为走廊的地区均具有高密度人口的特征。通过顺畅的交通运输通道达到物流与人流在空间上的相互作用。随着走廊的发展，走廊具有复杂的土地利用形态，农业用地、工业用地、居住用地、交通用地，以及其他形态相互交错。不同的发展时期、不同走廊的土地利用具有不同比例。绝大多数成形走廊的土地利用形态是由持续发展的城镇用地所占据。

走廊地带均具有发达的交通基础设施。货物和人口的移动是通过交通网络来实现的。在走廊发展的初期阶段，大部分走廊与水是紧密联系的，这是因为在人类早期的发展过程中，水运的可行性与便利性。线状的交通基础设施吸引了非农产业在其周围的集聚，在城市与区域的点轴系统中，成为最高级别的发展轴，促进经济的发展。另一方面它为走廊内部的经济社会联系提供便捷的通道，支撑着走廊的运转、延伸和发展。①

（二）走廊的等级、形态与类型

1. 走廊的等级

走廊作为一个不断发展的概念，其等级分类只能是暂时的、静态的。根据区域尺度的大小，可以划分为三种等级尺度：第一是洲际或国家尺度，典型的例子是太平洋沿岸的西欧城市带、连接荷兰的德国都市区；第二是区域

---

① 曹小曙，阎小培：《20世纪走廊及交通运输走廊研究进展》，载《城市交通》2003年第1期。

尺度,像珠江三角洲地区的广州至香港走廊、加拿大高密度的温莎—魁北克走廊;第三是地方的或更小尺度的走廊,英国主要的零售商业区牛津大街、美国的 M-95 公路走廊等均为典型代表。

2. 走廊的形态

走廊是一个持续的历史概念,也是城市体系的一种重要形态,根据不同的指标可以分为不同的类型。按功能分类,有产业走廊、城市走廊、信息走廊、技术走廊和交通运输走廊等不同的形态。尽管这些不同形态的走廊强调的重点不同,但可以从等级上加以区分。

3. 走廊经济的主要类型

按照依托的交通轴线种类的不同,可将交通经济走廊划分为:陆路经济走廊(可细分为铁路经济走廊和公路经济走廊)、沿江(河)经济走廊、沿海经济走廊和复合型经济走廊。目前,国内穗深港经济走廊、沪宁杭经济走廊、哈尔滨-大连经济走廊和欧洲莱茵河经济走廊的发展表明,以高速公路、铁路等构成的高速交通体系,对经济走廊的建设具有极为重要的作用。以陆路高速交通网络连接海港、空港,进而形成立体化、便捷快速的海陆空复合型交通网络,是推动经济走廊沿线地区的要素交流,拉动经济与产业发展的重要支撑。

按照依托的交通轴线种类的不同,经济走廊可划分为陆路交通经济走廊、沿江(河)交通经济走廊、沿海交通经济走廊和复合交通经济走廊,而当前任何一类发达的交通经济走廊均是以两种或两种以上的运输方式形成的运输通道为依存的,属于复合交通经济走廊,单一运输方式难以形成完善的经济走廊。

①陆路交通经济走廊。沿铁路或公路干线的城镇辐射范围内的区域构成的经济走廊,可细分为铁路经济走廊和公路经济走廊。铁路经济走廊是以铁路干线为主要运输通道并辅以公路或其他运输方式通道的经济地带;公路经济走廊则以公路干线为主要通道。前者如我国的陇海—兰新交通经济带,后者如京津唐高速公路经济带。②沿江(河)交通经济走廊。主航道两岸为经济走廊的生长轴线,以大中型内河港口或水陆交接枢纽为主要经济中心的生长点,通过廉价的内河水运实现经济走廊内部的和对外的交流,通过支流航线及港口陆路集疏运线路取得与腹地的广泛联系。这类交通经

济走廊如欧洲的莱茵河运输走廊、我国长江运输走廊、黄河中上游运输走廊等。③沿海交通经济走廊。由沿海岸线若干港口和港口城市辐射范围内的区域构成的经济走廊。如日本的沿太平洋交通经济走廊。④复合交通经济走廊。以两种或两种以上运输方式形成的运输通道为轴,城镇辐射范围形成的经济走廊。

按交通经济走廊存在地域的大小可以分成:跨省区交通经济走廊(一般在400~500公里以上)、省区内交通经济走廊(一般在300~400公里)、城市内部交通经济走廊。目前,广西正在积极推进的南宁—新加坡经济走廊(跨国交通经济走廊)和南宁—崇左经济带(省内交通经济走廊),因交通基础设施相对滞后,目前是以公路干线为主、辅以铁路的陆路经济走廊,是初级形态的复合交通经济走廊。

①跨省区交通经济走廊。是指跨越几个行政区域,对一个国家的经济社会发展有全局性影响的经济走廊。跨省区经济走廊的长度一般在400~500公里以上。已经形成的位于长江下游地区的沪宁杭经济走廊全长约850公里(东起宁波,西至铜陵),另一条已经形成、连接东北3省核心区的哈大经济走廊,全长950公里。②省区内交通经济走廊。是指在一个行政区域内,对一个区域发展产生重要影响的经济走廊,一般在300~400公里左右。如胶济经济走廊全长约390公里。③城市内部交通经济走廊。是指在一个城市内部的一条交通要道两旁工业、商业以及居民区密布的地带,即沙利文的交通经济带(TEB)概念。

按其形成机制的不同划分:①资源开发促进型。由于商品的生产地和主要原材料、燃料地等产品消费市场的不统一,为将资源富集地区的资源运往生产地和消费地而修建了交通线路,经过沿线商品、原材料、人员等的相互输送而带动发展起来的交通经济走廊。②产业集聚扩散型。产业在空间上沿交通干线集聚和扩散所形成的经济走廊。③区位网络引导型。为使交通运输适应国民经济的发展,按经济建设布局,展开交通运输网布局,从而在新建交通线两旁兴起的经济走廊。

事实上,资源开发、产业集聚、区域网络均对经济带的形成产生影响,任何一种因素都不可能孤立地促进经济走廊的形成。

（三）走廊经济的构成要素

走廊经济又可称之为交通运输沿线经济带，是以交通干线或综合运输通道作为发展主轴，以轴上或其吸引范围内的大中城市为依托，以发达的产业、特别是二、三产业为主题的发达带状经济区域①。

走廊经济由三大基本要素构成：交通干线或综合运输通道；以工业商贸业为主的三次产业；沿线分布的经济中心和大中城市。三大构成要素相辅相成，三者之间的相互促进及关系的演变是交通经济走廊的基本发展规律。通过对国内外许多重要经济走廊的研究发现，任何成熟走廊经济的形成史都在百年以上，其经济实力的增强、经济带的延伸都是在三大要素相互促进的过程中实现的。

交通基础设施是走廊经济形成的前提条件，随着交通技术的不断进步，由一条主干线发展成为多条干线并列组成运输通道，为沿线经济和社会发展、客货运输、商品交流提供了越来越便利的条件。三次产业尤其是工业、金融、商贸和信息服务业是走廊经济的主要产业构成内容。合理的产业结构及其演进和升级是经济走廊得以形成的重要因素。城市是人口和产业的依托基础，具有重要区位优势的城市成为走廊经济的增长极，首先成长为经济中心和副中心。主副经济中心的形成是走廊经济形成的空间标志之一；沿线形成一系列各具特色、分工不同而又有紧密联系的城市，是走廊经济走向成熟的另一个空间标志。

（四）经济走廊的演变过程与空间形态

交通走廊经济带是一个经济和社会逐步发展、不断更新、日益完善的特殊空间系统。其中空间形态变化可大致分为：启动及雏形期、形成及壮大期、成熟扩展、转型提升期5个阶段，其一般特征如下。

1. 第一阶段（启动期）：据点开发阶段。新兴产业或新的生产方式兴起或者引入本区域，增长极开始发展壮大。以矿产资源开发或农产品初加工为主，工业发展以集聚为主，农村人口流向少数先发展起来的城市。

---

① 广东省城乡规划设计研究院，中山大学地理科学与规划学院：《南（宁）崇（左）经济带发展规划研究》，2011年。

2. 第二阶段(雏形期):从据点开发向沿线开发迈进,集聚与扩散同时并进。经济中心初具规模,沿线开始形成若干新兴工业城镇,城市化开始加快进程。

3. 第三阶段(形成及壮大期):经济主副中心相继形成强大的经济实力,产业结构高级化,对于沿线以及周围地区的带动作用增强。产业扩散继续进行,交通沿线大规模开发,形成一系列工商业发达城市,城市化达到较高水平。

4. 第四阶段(成熟扩展期):以既有经济带为基础,沿交通集散线路向两侧区域扩散较低层次的产业,或者沿着干线与纵深的工业城市建立紧密联系,形成交通经济带。或者原来分布较远,内在联系不密切的区段进一步融合,连接成为规模更大、长度更长的交通经济带(见图 6-3)。成熟型经济走廊通常在主干交通沿线形成一系列经济水平较高的城市,具有一个经济中心和若干个工商业城市;同时沿线各个市地经济水平较高,不存在明显的经济低谷。

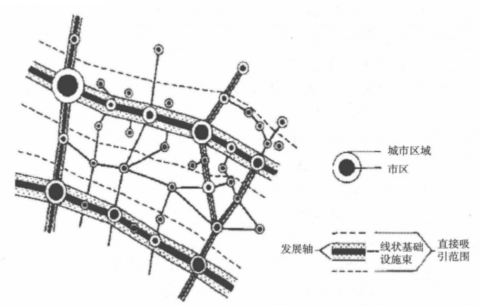


图 6-3 成熟扩展期的经济走廊示意图①

5. 第五阶段(转型提升期):向信息化社会过渡,大致的趋势是:交通经济带向更高层次的产业结构发展,成为高新技术产业的研究、试制基地,扩

① 广东省城乡规划设计研究院,中山大学地理科学与规划学院:《南(宁)崇(左)经济带发展规划研究》,2011 年。

散主要依靠高速、快速交通,产业带作为区域产业主体的相对地位下降;但是在金融、信息情报、科研教育、商贸等方面的功能继续保持主导地位。

国内穗深港经济走廊、沪宁杭经济走廊、哈大经济走廊,作为我国发展较成熟的经济走廊,已经成为我国区域经济发展和推动城市化的代表地区。其中,哈大经济走廊,是我国发育较早、受近现代历史影响较大、时间断面较完整的跨行政区型经济走廊,其大致演变过程如表 6 - 1 所示。

表 6 - 1 "哈大"经济走廊发展演变概况

名称		时段	交通基础设施	产业发展	经济中心
启动及雏形期		19 世纪中期到 20 世纪 30 年代初	营口港、南满铁路支线	交通运输、矿产开采、农产品加工	哈尔滨、营口、长春
形成及壮大期	初步形成期	20 世纪 30 年代初到 40 年代	哈尔滨 - 长春铁路	粗加工工业、机械修配工业、造船、汽车以及飞机制造	哈尔滨、长春、沈阳、大连
	壮大发展期	东北解放至 70 年代末	哈大铁路复线、大庆、大连输油管道	钢铁、煤炭、机械、汽车石油工业	哈尔滨、长春、沈阳、大连
成熟扩展期		70 年代末至今	沈大高速公路、哈大铁路等国道公路、管道、航空、高速公路、国家光缆干线一体化综合运输	钢铁、煤炭、机械、汽车、石油工业改造升级	哈尔滨、长春、沈阳、大连

资料来源:广东省城乡规划设计研究院,中山大学地理科学与规划学院:《南(宁)崇(左)经济带发展规划研究》,2011 年。

三、走廊经济的案例研究

(一)日本:太平洋(带状)工业带

日本是经济大国,更是一个资源小国,这决定了日本工业所需的原料、燃料主要来自国外,日本海沿岸海岸线平直,少优良港湾,太平洋沿岸海岸线曲折,多优良港湾,且科技先进,造船业发达,为工业分布在沿海地区提供了有利条件,这正是日本太平洋(带状)工业带形成的根本原因所在[①](见图 6 -4)。

---

① 根据日本经济产业省的统计,茨城县、埼玉县、千叶县、东京都、神奈川县、静冈县、爱知县、岐阜县、三重县、大阪府、兵库县、和歌山县、冈山县、广岛县、山口县、福冈县、大分县都属于太平洋(带状)工业带,同时在这一工业带中还集聚了川崎市、横滨市、静冈市、滨松市、名古屋市、京都市、大阪市、神户市、冈山市、广岛市、北九州市、福冈市等。

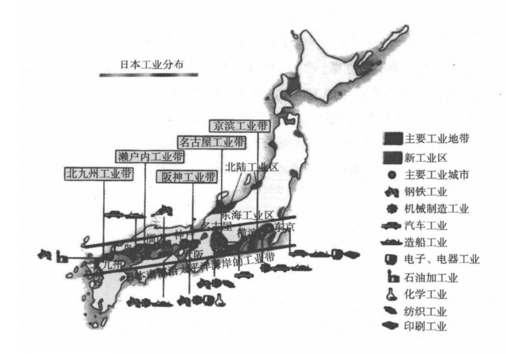


图 6－4　日本太平洋(带状)工业带示意图

从影响工业布局的因素来看,日本的这种临海型布局方式,是利用其优越的海洋运输条件,从海外运进高品位的铁矿石(主要来自澳大利亚、巴西、印度)、石油(主要来自中东)等工业原料,工业产品主要销往国际市场,能够节省运输费用,降低生产成本,提高经济效益。新兴工业的布局主要取决于人才、交通和环境因素,而传统工业地带一方面地价上涨,另一方面污染较为严重,因此,日本新兴工业主要分布在九州南部和本州岛的东北部,依托现代飞机场和四通八达的高速公路网。2011 年 3 月 11 日,日本东海岸发生 9.0 级地震,强震海啸重创日本东海岸乃至整个日本经济,并引发核泄漏危机。由此可见,从某种意义上讲,经济发展在沿海区域的高度聚集具有较大的不确定性,抗灾害能力和抵御战争威胁的能力很弱,因此,充分利用我国内陆区域广阔,加快形成依托江河流域和交通网络形成流域型、通道型的走廊经济对于一个国家、一个区域的经济发展具有战略性价值,这也正是建设南广经济走廊的重要战略价值之一。

（二）长江上游经济带：成渝经济走廊

成渝经济走廊从狭义上理解，仅是以成渝高速公路为轴线的沿线地带，但从广义上讲，其辐射范围是四川盆地内，南边是长江，北边是成南高速公路和成达铁路，西边是宝成、成昆铁路，东边是襄渝、渝黔铁路等所形成的范围内的区域。成渝经济走廊辐射区是我国长江上游经济带最发达的重要经济区，是我国经济地理与长江三角洲、珠江三角洲和京津唐等具有重要区域地位的经济走廊（见图6-5）。虽然成渝经济区无论在区位、经济实力、产业

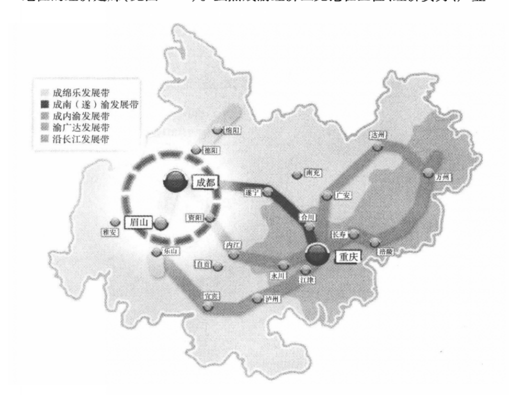


图6-5　成渝经济走廊示意图

结构、技术水平等方面均明显弱于其他经济区，但在西部是最发达的地区，拥有重庆直辖市和成都这两个特大型中心城市，通过整合发展走廊之间的简阳、资阳、内江、永川等城市，将加快促进我国西南经济区快速发展。成渝经济走廊内各成员地区在经济发展阶段还存在着较大差距，但成员地区之间的紧密经济交流及在资源互补、产业衔接等方面的内在需要形成了构建

成渝经济走廊的客观条件。

（三）产业经济走廊：哈大齐工业走廊、昌九工业走廊、郑洛工业走廊

1. 哈大齐工业走廊

哈大齐工业走廊，是由国家科技部批准的东北三省唯一的国家级高新技术产业发展带，是以哈尔滨为龙头，以大庆和齐齐哈尔为区域骨干，包括沿线肇东、安达等市在内的经济区域（见图6－6）。总面积2.118万平方公里，占全省的4.67%，2010年人口超过900万，地区生产总值突破4000亿

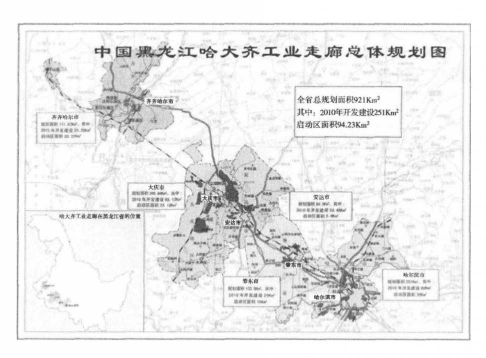


图6－6　哈大齐工业走廊示意图

元，人均地区生产总值达到40000元以上。哈大齐工业走廊的内涵和定位是：通过开发利用重度盐碱地等未利用土地，依托现有工业基础、产业优势和科教人才资源，着力吸引国内外资本、技术，建设多种产业相互协调配套的新体制、高科技、外向型、生态化，结构合理、高速增长的产业高地和经济密集区，成为黑龙江省振兴老工业基地的核心区和全面实现小康目标的先

行区。规划产业布局以装备制造、石化、食品、医药、高新技术产业等为重点,以现代物流业等服务业为保障,谋求整个区域经济协调发展。① 哈大齐工业走廊的发展模式主要体现在:统一规划、分区(园)建设,政府引导、市场化运作,企业为主、统分结合,整体包装、联合招商等,其发展的关键在于打破行政区划界限,制定总体规划,通过充分发挥哈尔滨、大庆和齐齐哈尔区域中心城市的作用,依托现有开发区分别向肇东市和安达市延伸,实现优势互补,资源共享,联合开发建设。

2. 昌九工业走廊

20 世纪 90 年代,昌九工业走廊建设主要沿昌九高速公路和昌九铁路两侧展开布局,走廊北起九江市,南经省会南昌市抵南昌县向塘镇,按铁路里程计算全长为 161.4 公里,包括南昌、九江两个设区市的市区和南昌、新建、永修、德安、九江等五个县,属于走廊形地带和单轴开发模式(见图 6-7)。为充分发挥江西唯一对外港口城市九江市及 153 公里长江岸线资源的区位优势和经济发展优势,江西省力求将昌九工业走廊打造成为全省最重要的经济带和区域增长极,提升昌九走廊对全省经济社会发展的辐射力和带动力,将南昌和九江两市整体纳入昌九工业走廊区域范围,并把交通优势和临江优势有效地结合起来,将昌九工业走廊的内涵从沿路开发,拓展到沿路(昌九铁路、昌九高速公路)和沿江(长江)开发并重,从单轴模式向 T 形双轴模式转变。

3. 郑洛工业走廊

郑洛工业走廊,是指以郑州市区和洛阳市区为两大支点,自东向西包括郑州市区、荥阳市、上街区、巩义市、偃师市、洛阳市区、孟津县、吉利区、新安县、义马市、渑池县,东西绵延约二百公里(见图 6-8)。目前,郑洛工业走廊已成为郑州乃至整个中原经济区工业规模宏大、工业城市密集的带状工业密集区,形成了一个以能源原材料工业、机械装备制造业和高新技术产业支撑的工业走廊②。根据郑洛工业走廊的区域资源条件、城镇分布、产业发展、

① 孟威,翟砾:《浅谈哈大齐工业走廊建设的意义及策略》,载《华章》2010 年第 31 期。
② 吴海峰:《关于加快郑洛工业走廊发展和升级的思考》,载《企业活力》2008 年第 10 期。

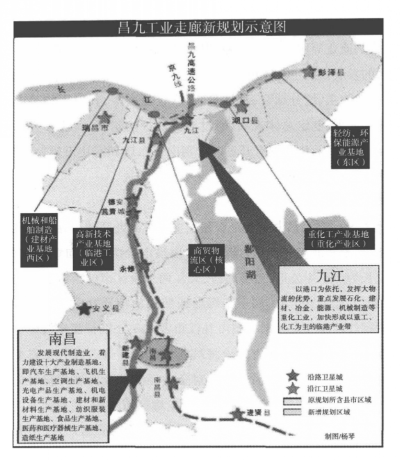


图 6－7　昌九工业走廊示意图

基础设施和生态环境等综合条件，依托310国道、陇海铁路、连霍高速以及郑西铁路客运专线，依托各支点城市和重点镇，展开高新技术、先进制造、汽车、铝产品、煤化工、石化工、农产品加工等产业布局，加快发展步伐，是提高区域资源配置效率、增强辐射带动能力、支撑中原城市群发展的重要途径。郑洛工业走廊一带，矿产资源丰富，产业基础雄厚，区域优势明显，交通通讯发达，能源供给充足，规模效益突出，工业文化浓厚，加快发展和升级的诸多利好条件是河南其他地方所没有的。2009年6月，郑西客运专线全线贯通，进一步拓展了郑洛工业走廊的发展空间，将郑洛工业走廊与关中经济带和西咸新区更加紧密地联系在一起，充分体现了现代交通网络体现的完善对加快走廊经济形成与发展的重要意义。



图 6-8　郑洛工业走廊示意图

(四)次区域经济走廊:大湄公河次区域经济走廊

大湄公河次区域经济走廊包括昆明—河内—海防经济走廊和南宁—曼谷经济走廊的建设。大湄公河次区域合作(The Greater Mekong Sub-regional Cooperation,GMS)机制经亚洲开发银行 1992 年倡议,由澜沧江—湄公河流域内中国、柬埔寨、老挝、缅甸、泰国和越南 6 国共同发起,目前已经成为该区域最重要和最富有成效的次区域合作。GMS 是中国—东盟自由贸易区框架下运作成效明显的一个次区域合作,其成熟的合作机制和制度框架对其他次区域合作特别是目前正在推动的南广经济走廊建设具有借鉴意义和应用价值。区域交通一体化是实现区域经济一体化的重要前提和基础,经济一体化必须以区域交通一体化为支撑。虽然湄公河次区域的民族文化富有特色,资源丰富,但交通建设明显滞后,严重影响了当地经济社会的发展。只有交通畅通,才能实现人员、货物、资本、技术和信息等

在空间的移动，拓展区域发展空间，整合资源，扩大腹地范围。南广经济走廊是沟通广西与广东的陆路大通道，极大地促进了区域间的合作，经济走廊建设首先是要进行交通走廊建设。经济走廊的硬件建设是前提，软件制度的完善是经济走廊得以有效运转的保证。综合来看，次区域内的走廊经济发展是走廊经济发展的更高层次，其建设发展已经不仅仅局限于交通等硬件条件的建设，还涉及了制度性建设问题，这也是之前论述通道经济中制度通道建设的典型体现。

四、基于理论和案例的总结评述

南广经济走廊是以南广高速铁路和西江黄金水道为重点发展轴，涵盖沿线的南宁市、贵港市、梧州市、云浮市、肇庆市、佛山市、广州市所组成的经济带。国内外典型走廊经济发展案例表明，经济走廊涵盖地区在区域经济社会发展过程中具有重要作用，其经验和发展历程对于构建南广经济走廊具有重要的借鉴意义。

（一）完善交通设施，夯实走廊经济基础

交通基础设施的完善对于经济走廊形成与发展具有直接的、根本性的影响。一方面，交通基础设施的完善促进了经济走廊空间扩展并改变着走廊的外部形态，对走廊空间扩展具有指向性作用；另一方面，又直接改变着经济走廊的区域条件和作用范围，产生新的交通优势区位、新城市或城市功能区，进而改变原有的经济走廊产业空间结构。具体而言，交通基础设施的建设与完善是形成和发展经济走廊的“原始积累”，这种积累是建立在区域之间尤其是城市之间高速公路、高速铁路的完善基础之上的，同时，水运条件的具备和提升，将极大地促进走廊经济的形成与发展。从国内外相关走廊经济案例研究来看，一个紧密型的经济走廊的形成在地理距离上具有一定的要求，即在两极城市的地理距离不应超过 800 公里，否则难以形成比较紧密的经济协作关系，也难以形成相对合理的产业分布和空间布局。便捷的交通网络有助于加快两极城市和节点城市的地域扩展，以及城市间空间距离的相对缩短，加强一体化趋势。针对目前南广经济走廊交通基础设施水平相对较低，尤其是综合运输通道尚未完全形成的基本现实，

应合理发挥各种交通运输方式的技术经济特点,形成完善的综合运输通道。

(二)弱化行政区划,实现区域分工协作

从走廊经济的发展历程来看,走廊经济的形成很重要的一点是在区域经济一体化背景下,为打破区域之间的行政壁垒,弱化行政区划效应,实现区域之间的合理分工和协调合作,因此,政府层面合作机制架构的建立,是确保走廊经济加快形成和有效保障的关键,也是推进经济走廊区域一体化发展的关键。南广经济走廊横跨桂粤两省区,直接涉及7个地市,周边辐射10余个市,应紧紧依托西江黄金水道和南广高速铁路建设,在桂粤两省区合作框架下,尽早形成经济走廊各级政府部门之间相互协调,突破行政区划限制,通过制定和完善南广经济走廊相关发展规划,进一步研究和明确南广经济走廊内部的分工协作,促进整体协调发展,在共有腹地中相互依存,在互补中形成规模效应。

(三)着力产业发展,强化走廊经济核心

产业发展是经济走廊形成和持续发展的核心所在。从国内外走廊经济的发展历程来看,经济走廊很大程度上体现在产业走廊的形成与发展,如日本的太平洋(带状)工业带、欧洲的莱茵河流域经济走廊以及国内的哈大齐工业走廊、昌九工业走廊和郑洛工业走廊,均是紧紧依托于产业尤其是工业的发展。因此,打造南广经济走廊,在加快做好交通基础设施建设和政府层面的战略协作的前提下,更重要的是要着力加强产业发展。首先,桂粤产业结构具有较强的互补性,产业转移梯次明显,具有广阔的产业协作空间,广西应深入实施"三换战略"(以资源换产业、以空间换时间、以存量换增量);其次,广东民营经济发达,尤其是近年来着力推进民营产业园和民营科技园发展①,构建南广经济走廊,广西可充分借助广东民营经济力量,加快千亿元产业,尤其是战略性新兴产业的发展。与此同时,在做大做强走廊工业的同时,还应加强金融、物流、信息、旅游、商贸等多元化产业模式,对经济走廊的

---

① 2011年12月31日,广东省在番禺召开全省民营科技园"三资融合"建设模式现场会,总结推广番禺节能科技园土地资本、金融资本、产业资本"三资融合"建设模式,打造全省产业转型升级新平台,进一步加快民营企业和民营科技园发展。

持续发展发挥重要作用。

（四）加强区域合作，辐射带动周边发展

在世界经济全球化和区域经济一体化的趋势背景下，南广经济走廊的形成与发展在很大程度上将依托于珠江三角洲和北部湾经济区的共同发展，以及与东盟国家区域合作的不断深化。从区域经济理论而言，走廊经济的形成与发展是一个经济要素集聚和整合的过程，这一过程也是实现不同区域之间优势互补、资源共享、互惠互利、共同发展的过程。因此，构建南广经济走廊要加快形成区域间的交流平台和协调机制，拓宽区域合作空间，进一步加强与珠江三角洲、北部湾经济区其他城市间以及与东盟国家的合作，要通过南广经济走廊的构建和发展，加快辐射带动西江经济带全流域的发展，进而推进“两区一带”①区域发展格局的深化。

---

① 区域发展战略与发展格局的形成是一个长期演进的过程，也是一个与时俱进的过程，广西拥有“沿边、沿海、沿江”乃至“沿发达地区”的区域特征，广西的区域发展格局始终立足于基本区位特征而逐步演进发展。20世纪90年代，在加快打造西南出海大通道的基础上，广西区域发展格局日渐清晰。进入21世纪后，国家区域发展战略日趋成熟，形成了“东部率先、中部崛起、西部开发、东北振兴”的基本格局，与此同时，广西按照国家区域经济发展的总体战略部署和基本思路，以板块经济发展模式加快推进全区经济社会发展。2000年3月，广西壮族自治区党委、自治区人民政府正式出台《广西五大经济区发展规划纲要》（桂发[2000]10号），重点对南北钦防沿海经济区、桂东经济区、桂北经济区、桂西经济区和桂中经济区进行了全面科学的规划，为日后“两区一带”区域发展格局的形成奠定了基础。2005年以后，随着区域经济一体化的不断深化和广西对外开放格局的加快形成，在南北钦防沿海经济区基础上逐步形成广西北部湾经济区。2006年3月，北部湾（广西）经济区规划建设管理委员会正式成立。2008年1月16日，国家批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，广西北部湾经济区与成渝经济区和关中—天水经济区并为我国西部地区三大重点经济区，广西北部湾经济区自此风生水起，强力拉动了全区经济的快速发展。2008年11月，自治区党委、政府高瞻远瞩，提出打造西江亿吨“黄金水道”的战略决策，要求按照“开放、合作、协调、高效、生态”的思路，统一思想，抓住机遇，全力推进西江黄金水道建设，打造西江经济带，形成广西区域经济发展的新一极，并与广西北部湾经济区形成江海联动的区域协调发展格局。2009年12月，《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》明确提出“充分发挥北部湾经济区引领带动作用、积极打造西江经济带产业集聚优势、增强资源富集的桂西地区自我发展能力”，以北部湾经济区、西江经济带和桂西资源富集区为三大载体的区域发展格局全面开启。从五大经济区的板块经济发展格局到广西北部湾经济区的率先崛起，再到江海联动发展格局和“两区一带”发展战略的全面形成，广西的区域发展战略和发展格局始终紧扣我国区域经济发展趋势，在国家战略部署下，立足于自身条件和区位优势，不断发展演绎，“两区一带”是广西区域经济发展格局的历史沿承与发展，是实现生产力优化配置的必然要求，是国家从完善沿海、沿边、沿江战略布局的高度出发，最大限度地发挥资源优势，为广西科学发展描绘的崭新“路线图”。

第三节 战略导向、战略路径与战略目标

一、构建南广经济走廊的战略导向

（一）战略导向之一：交通先导

构建南广经济走廊必须坚持交通先导战略，着力推进铁路、公路、水路等综合交通网的建设，加快形成网络完善、布局合理、运行高效的交通运输网络体系。

1. 铁路。按照适度超前原则，加快广西“东靠”高速铁路网建设。重点加快南广高速铁路建设，以联通“一轴四纵三横”[①]贯通全广西的铁路网络。同时，加快既有线路扩能和复线建设，提高电气化水平，改造和新建一批铁路运输枢纽，形成以南宁为中心的城际高速铁路网。

2. 公路。加快推进南广经济走廊高等级公路网建设，加强南广经济走廊内干线公路改造工程，大幅提高公路网络密度及通达深度。目前，南广经济走廊主要高速东路线路南宁—贵港—梧州—广州已全线贯通，未来应以南宁—广州高速公路为轴线，形成联通泛北部湾及珠三角经济区，沟通中国—东盟自由贸易区的南广经济走廊高速公路网。

3. 水运。加快西江干流及其重要支流航道的整治，对接广东肇庆至广州的西江、珠江水道，构建高等级航道网络体系。重点实施西江航运枢纽及船闸、航道疏浚、港口和物流设施、运力优化、支持和保障系统五大工程。力争到2015年使贵港、梧州、南宁综合港口吞吐能力分别达到7200万吨、5000万吨、2000万吨以上。不断完善水路、铁路、公路相互衔接，形成转运便利的多式联运体系。

（二）战略导向之二：创新驱动

构建南广经济走廊必须坚持创新驱动战略，通过整合走廊内的创新资源，提升整体创新实力，推进走廊内产业的转型升级，实现经济走廊的长效发展。

---

① 注：一轴，即湘桂铁路；四纵：即贵阳—河池—南宁—防城港、永州—贺州—梧州—玉林—铁山港、怀化—柳州—黎塘—钦州—防城港、黄桶—百色—龙邦铁路；三横：即贵阳—桂林—广州、昆明—百色—南宁—广州、东兴—钦州—合浦—湛江铁路。

1. 强化企业创新主体地位。南广经济走廊横跨桂粤两省区，两地政府应加强引导和支持创新要素向南广经济走廊内企业聚集，加快构建以企业为主体、市场为导向的南广经济走廊创新体系。增强两地高校和科研院所的创新互动，建立南宁与广州城际间创新联盟，鼓励大型企业加大研发投入，扶持创新型中小企业，加强创新成果产业化，推动走廊经济发展由要素依赖型向创新驱动型转变。

2. 完善创新资源配置机制。促进经济走廊内创新资源的高效配置和综合集成，加强科研设备和信息资源开发共享，提高创新资源使用效率。完善创新要素自由流动的市场调节机制，促进各类创新资源优化配置。可考虑在广州建立联合创新区，在南宁建设南广经济走廊科技产业园等，带动建设贵港、梧州、云浮、肇庆、佛山创新圈。

3. 营造良好的创新氛围。积极营造南广经济走廊"鼓励创新、激励探索、开放包容、创新争先"的创新文化氛围。加快两地自主创新立法，不断完善科技创新政策体系，加强对企业尤其是中小企业的创新扶持，着力做好创新人才的引进、培养和使用，形成有效激励制度，增强全民创新意识，优化南广经济走廊创新发展环境。

(三)战略导向之三：绿色为本

构建南广经济走廊必须坚持绿色为本的战略，走新型工业化、新型城镇化道路，坚持生态保护与经济发展并重，走绿色可持续发展的道路。

1. 大力发展循环经济。一是按照循环经济的要求规划、建设和改造各类产业园区，重点在汽车、能源、有色金属、造纸、建材、制糖等行业构建循环经济产业链，不断加强资源综合循环利用，提升循环经济的规模和发展水平；二是完善再生资源回收体系。加快经济走廊内再生资源回收体系建设，打造国家级再生资源加工产业园，推进再生资源规模化利用。

2. 着力加强节能降耗。大力推进节能节水节材，加强资源综合利用，形成低投入、低消耗、低排放和高效率的经济发展方式。大力推进结构节能、技术节能、管理节能、抑制高污染高耗能产业的增长，大力推动低碳环保产业的发展。同时积极推进能源结构的调整，加大太阳能、生物质能、风力发电等清洁能源的推广应用。

3. 建立集约型土地利用机制。创新土地储备机制,创新节约集约用地制度,根据区域功能定位和主体功能区划推行差别化供地政策和用地准入标准,探索建立与南广经济走廊产业发展相适应的供地制度,优先保障重点区域、重点项目、重大产业和重要民生项目用地需求。

4. 打造绿色优质生活圈。一是加强沿南广高铁、高速公路及西江、珠江流域两岸的植被保护,增加森林覆盖面积,护林育林,构建绿色南广通道;二是加强西江及珠江水质保护合作,实行严格的水资源管理制度,加强城市节约用水,提高工业用水效率,加大水污染的治理力度,建立跨界河流水污染综合防治体系;三是建立完善南广经济走廊环境信息网络,构建南广经济走廊污染源动态管理信息系统,推进经济走廊环境管理系统、环境监测系统、环境污染预警和应急系统、环境地理系统建设,逐步建立区域性环境信息标准化体系。

(四)战略导向之四:组团发展

构建南广经济走廊必须坚持组团发展战略,南宁、贵港、梧州等城市应加快向粤港澳经济圈和珠三角地区的融入,充分发挥南广经济走廊的通道作用,加快粤港澳经济圈和珠三角地区向西南腹地经济区的纵深发展,进一步开拓东盟市场。依托南广经济走廊加快形成广州—南宁和佛山—肇庆—云浮—梧州—贵港城市组团,实现产业优势互补与合理布局,促进东西互济,合作共赢。

1. 广州—南宁城市组团。以发展现代服务业为主,重点发展金融服务、商贸物流、会展、旅游等产业,当前,广州依托国家经济中心城市、综合性门户城市和区域文化教育中心的优势,着力打造国际产业服务中心。而南宁则应依托其对接东盟的区位优势加强南宁现代服务产业与广州服务产业的合作与整合,打造背靠珠三角面向东盟的区域性物流商贸基地及区域性综合交通枢纽中心、信息交流中心、金融中心。尽快形成以广州、南宁为核心,以多基地为支撑,辐射整个南广经济走廊及东盟自由贸易区的现代服务业发展的总体布局。

2. 佛山—肇庆—云浮—梧州—贵港城市组团。以共同参与南广高铁及西江黄金水道建设为契机,在坚持“优势互补、资源共享、合作共赢、一体化

发展”原则的基础上，推动佛—肇—云—贵—梧城市组团的发展。主动接受珠三角发达地区的辐射带动，形成承接深港澳、东莞、中山等发达地区产业西移的链条。当前佛山正打造国际产业制造中心，肇庆则建设传统产业转型升级集聚区和重大装备制造配套基地。而处于桂粤边界及桂粤交通枢纽上的梧州、贵港两市应抓住这一机遇，加强与佛山、肇庆两市的合作，积极承接服装、纺织、玩具、小五金、钟表家具、首饰等产业的转移，并利用现有的产业基础和产业优势，面向珠三角市场和东盟市场积极发展柴油机、医药、汽车配件、电子电器等产业。同时依托广西有色金属及水资源丰富的优势，大力发展生态型有色金属冶炼及加工产业。

二、构建南广经济走廊的战略路径

（一）突破瓶颈、全面对接

构建南广经济走廊，要抓住重点，突破瓶颈，着重加强交通、能源等基础建设领域的合作；着重加强产业转移、工业园区、现代农业、旅游业等领域的合作；着重加强社会管理协作，探索在治安、劳务等领域的创新管理方式，在相邻区域创新一体化管理机制；着重加强珠江的保护与开发利用，探索建立生态补偿长效机制；着重加强北部湾开发合作，促进与广佛肇经济圈合作互动；着重加强共同开拓东盟市场；广东应切实贯彻中央有关要求，落实对口帮扶工作等。

（二）彰显特色、强化互补

构建南广经济走廊，各节点城市要充分彰显特色，发挥优势，强化互补。找准合作的突破口，以点带面，实现多方面、多领域、深层次的合作。南广经济走廊广西方面的节点城市，要充分利用区位优势、资源优势，大力推进区域内资源优势与市场需求的结合。广东方面的节点城市尤其是广佛两地现代制造业和服务业发达，在资金、人才、技术、信息、市场等方面具有很大的优势，应充分整合利用广东的技术和资金优势以及广西的农业、矿产和自然资源优势，形成长期稳定的合作关系。在工业方面，广西可以集中力量发展特色加工产业；在民族医药和特色农业方面，广西可以积极引进医药企业、农产品生产和加工龙头企业，建设我国南方重要的民族医药基地和粤港澳

经济圈重要的绿色食品供应基地。

(三)政府主导、消除壁垒

构建南广经济走廊,前期要加强宣传,形成战略共识,创新合作机制,建立多层次联动机制。加强统筹协调和政策引导,打破行政壁垒,促进资金、技术、人才等要素的自由流动,充分调动企业和社会各方面力量参与南广经济走廊建设的积极性,形成全方位、宽领域、多层次合作的新格局。完善规划引导机制,共同编制《南广经济走廊总体战略发展规划》及专项发展规划;构建项目对接机制,努力形成互利双赢、长期可持续的战略合作机制,为合作各方提供有效的利益交换和利益补偿的平台,摆脱地区利益冲突与突破合作困境,实现通过内部融通与制度安排以及利益协调来实现区域的整体战略利益。

(四)产业合作、市场推进

根据走廊各节点城市产业发展定位和优势,不断优化产业分工协作,按照走廊经济一体化的发展布局,充分协调省际、市际利益,着力促进走廊经济的集约发展,鼓励多元投入,共同构建结构优化、布局合理、各具特色、协调发展的南广产业走廊。建立完善产业转移机制,加快形成以市场为主导的产业转移模式,积极培育以市场为主体的走廊经济合作组织,完善走廊投资机制,构建桂粤出口贸易与国际合作联盟,充分利用广东在国际市场、国际贸易、国际合作中的地位和桥梁作用以及广西在中国—东盟自由贸易区中的区位优势,促进桂粤两省区的对外开放和国际合作。

(五)生态共建、互利共赢

加强走廊生态环境和资源保护的规划引导和统筹管理,构建科学完善的走廊生态环境补偿机制和政策体系,保障走廊生态环境可持续发展。优化走廊节点城市主体功能区布局,完善走廊城市间的交通基础设施以及城市空间布局、产业发展等。根据桂粤共同制定的《南广经济走廊总体战略发展规划》,各节点城市结合自身条件和主体功能定位,制定相应的生态文明指标体系,推进走廊循环经济发展的模式,形成生态产业集群优势。加强走廊区域环境与资源监测的科学化、信息化和网络化建设,推动建立新型行政考核标准。

三、构建南广经济走廊的战略目标

(一)总体目标

用10年左右的时间,将南广经济走廊建成交通发达、创新驱动、布局合理、优势互补、合作共赢的我国区域经济发展的重要增长极。到2020年,力争南广经济走廊地区生产总值占桂粤两省区生产总值的比重达到40%以上①。

——建成规划协调,工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化同步推进,我国东部发达地区带动西部快速发展,东西互济的区域协调发展合作示范区。

——建成多个面向东盟国家乃至全球的外向型特色产业群和产业基地,形成我国重要的对外开放合作新高地。

——建成绿色环保、山川秀美、人民生活富足、社会和谐安定的全面小康社会,率先实现现代化的重要区域经济合作区。

(二)阶段目标

南广经济走廊的建设与发展分为2012~2015年,2015~2020年两个阶段推进。

第一阶段(2012~2015年):部署实施、初见成效。

桂粤两省区共同制定南广经济走廊战略合作发展规划。着力推进交通基础设施建设,优化布局经济走廊产业,南宁、贵港、梧州等城市加快向广佛肇经济圈靠拢,积极承接珠三角地区的产业转移。到2015年,初步建成若干主导产业明确、配套产业聚集、基础设施共享、资源循环利用的产业集聚区,产业集聚效应明显提升,区域合作机制初步建立,南广经济走廊建设初显成效。

第二阶段(2016~2020年):快速发展、实力壮大。

南广经济走廊经济总量显著增加,生态环境明显优化,居民消费能力不断提升,人民生活水平持续改善,桂粤两省区经济、社会、民生发展水平差距进一步缩小。到2020年,南广经济走廊地区生产总值突破10万亿元,成为在全国具有重大影响的经济合作区和中国—东盟自贸区的重要增长极。

---

① 2010年,南广经济走廊地区生产总值为20617亿元,占桂粤两省区经济总量的37.1%。

第四节　战略支撑

构建南广经济走廊应通过积极整合走廊内各类生产要素，广泛开展投资、贸易以及各类产业开发，以整体形象和内部优势开展对外交流与合作，促进走廊经济的繁荣发展。南广经济走廊应着重建设交通走廊、产业走廊、城市走廊、生态走廊和旅游走廊。

一、优化交通走廊

南广经济走廊是以南广高速铁路为主轴，沿线主要城市为节点，点轴相连的经济走廊。南广高铁的建设，将极大地缩短走廊内的时空距离。应按照适度超前的原则，统筹各种运输方式发展，形成交通网络设施衔接完善、技术装备先进适用、运输服务安全高效的综合交通运输体系，将南广经济走廊打造成为区域合作的交通走廊。

（一）推进铁路现代化建设

加快发展高速铁路，提高技术等级，扩大路网覆盖，增加铁路网密度，逐步形成以南宁为主枢纽的快速客运网和大能力货运网。加快对接东部发达地区，建设通往珠三角经济发达地区和西北、华中、西南地区的快速铁路通道。重点建设省际干线、客运专线、煤运通道和开发性新线，加快既有线路扩能和复线建设，提高铁路电气化水平，改造和新建一批铁路运输枢纽。建成南宁至广州，贵阳至广州（广西段），南宁至昆明（新线）；新建柳州经梧州至肇庆、柳州经贺州至韶关等铁路。

（二）加快公路网建设

加快推进国家和地方高速公路网规划项目建设，重点实施国、省干线公路改造工程，大幅度提高走廊内公路网密度和通达深度。建成六景至钦州港、南宁外环等高速公路及沿海高速公路改扩建工程，开工梧州至柳州等高速公路。推进南宁东站（凤岭）、梧州玫瑰湖等综合客运枢纽站的建设。贯通桂粤省际公路通道，有效衔接南广经济走廊各节点城市。

（三）加快黄金水道建设

加快西江干流、重要支流航道整治，构建高等级航道网体系，完善港口

布局和集疏运网络，推进运输船舶标准化大型化，形成畅通高效、平安绿色、江海联运的西江黄金水道。重点实施航运枢纽及船闸、航道疏浚、港口和物流设施、运力优化、支持保障系统5大工程，建设完善水路、铁路、公路相互衔接、转运便利的多式联运体系，全面提升航道等级、船闸通过能力和港口吞吐能力。

（四）着力发展现代物流

加强铁路、公路、港口、机场以及城市公共交通的高效对接，努力实现客运零距离换乘、货运无缝化衔接。推进南宁国际区域性和梧州国内区域性综合交通运输枢纽建设。推广先进装备技术应用，提高交通运输信息化水平。优化运输组织，创新服务方式，实现客票一体联程、货物多式联运。大力发展节能环保的运输工具和运输方式，加强安全管理，保障运输安全。

（五）积极发展民用航空

加快机场建设，优化机场布局，扩大航线密度，形成以枢纽机场为骨干、支线机场和通用航空机场为辅助的民用航空网络。重点推进南宁吴圩国际机场新航站区及相关配套设施建设，把南宁机场建成我国面向东盟的门户枢纽机场。

二、构建产业走廊

南广经济走廊产业走廊的建设主要包括两方面：一是主导产业的选择；二是产业的空间布局。应针对南广经济走廊产业发展现状，结合各节点城市的区位特征、资源禀赋、产业特点、环境承载能力等因素，按照“因地制宜、合理分工、优势互补、共同发展”的原则，制定南广经济走廊的产业协调发展规划，合理推进节点城市产业选择和产业布局，实现走廊内产业分工协作，通过建设承接产业核心区、打造高端产业集聚区、培育特色产业示范区，着力提升南广经济走廊产业的发展水平。

（一）强化走廊区域产业协作

按照城市经济社会发展水平，南广经济走廊可划分为三个梯度，广州和佛山属第一梯队，南宁和肇庆属第二梯队，梧州、贵港和云浮属第三梯队，发展梯次明显，产业互补性强。除广州、佛山外，其他城市产业水平、工业化水

平普遍不高,产业结构高度化和产业集群发展均存在较大发展空间。构建南广产业走廊,应根据《珠三角地区改革发展规划纲要》、《广西北部湾经济区发展规划》等已有区域经济发展规划,注重发挥各节点城市的独特优势,培育形成节点城市的特色主导产业,通过承接产业转移与对外出口的结合,做强做优大中型工业企业,积极发展中小企业集群配套,把立足当地资源开发与着眼市场需求、培育新增长点结合起来,以加快转变经济发展方式为主线,加大自主创新投入,推进产业优化升级。强化走廊节点城市间的产业协作和优化区域产业布局,构筑三大特色产业分区(承接产业核心区、高端产业重点区、特色产业发展区),积极引导泛珠三角区域和泛西江经济带区域内的工业企业和产业项目向走廊内工业园区集聚,建设形成现代化、新型化、特色化、生态化的南广产业走廊。同时,应以交通走廊为发展主轴,突出特色、突出重点、突出优势,科学规划,高标准建设一批工贸型、交通枢纽型和生态型的特色镇、重点镇。

(二)优化产业合作发展环境

南广经济走廊的构建应为桂粤产业合作提供有利契机和发展平台,以承接产业转移、主导产业培育和产业链衔接为主要内容的产业合作仍然面临着巨大的区域性挑战(如武广经济走廊)和综合因素的制约(如产业转移中的产业配套、生态环境保护、物流成本、劳动力成本、建设用地供给和政府公共服务能力建设等问题)。走廊内各节点城市(尤其是广西方面)的各级政府应牢固树立抓发展环境就是抓第一要务的理念,提高对优化经济发展环境重要性和紧迫性的认识,进一步强化“人人都是投资环境,事事关系发展环境”的思想,加快构建法治政府、诚信政府、服务政府。着力破除体制性障碍,强化政府服务效能,提升政府服务质量;提高政策解读能力、运用能力和创新能力,尤其是在土地开发利用、开发区管理、投融资管理、产业扶持政策等重点领域,强化体制机制创新。

三、打造城市走廊

南广经济走廊节点城市发展差异显著,城镇化水平差距大,城市发展空间较大,营建南广城市走廊有利于为南广经济走廊发展提供坚实平台和现

实的合作空间。

（一）促进节点城市城镇化跨越发展

坚持走新型城镇化道路，依托现代交通网络和区位优势，以加快产业和人口集聚为基础，以推进工业化为支撑，以体制机制创新为动力，做大做强走廊区域节点城市（尤其是南宁、贵港、梧州），强化功能互补和产业分工，推进基础设施建设一体化和网络化发展，发挥节点城市的辐射带动作用（参见表6－2）。推进走廊节点城市县城和重点镇发展，完善基础设施，提升产业、人口的集聚能力，集约发展节点城市的县城和小城镇，优化城镇布局，完善城镇体系，加快培育形成结构有序、功能互补、整体优化、共建共享的南广城市群和城镇带。

表6－2 “十二五”南广经济走廊广西节点城市发展规划

城市	城市发展定位	到2015年建成区人口规模（万人）	用地规模（平方公里）
南宁	面向中国与东盟合作的区域性国际城市和广西首善之区	300	250
贵港	建设西南地区内河枢纽港、桂东南区域中心城市	60	60
梧州	西江干流中心城市、国内区域性综合交通枢纽	65	70

资料来源：《广西壮族自治区人民政府关于优化城镇群城镇带布局的意见》（桂政发〔2010〕87号）。

（二）促进经济走廊城市的良性互动

建立完善南广经济走廊城市发展协调协作和互动机制，成立南广经济走廊省级城市协调发展指导组织，统筹走廊城市发展规划和指导工作，整合区域政策资源，加强省际、市际合作交流的联络与督促工作。加强政策研究与投入，加大对南广经济走廊节点城市的政策扶持力度，规划指导经济走廊城市进行科学的城市功能整合与分工，加强节点城市和广西北部湾经济区、广佛肇经济圈的良性互动发展。

四、建设生态走廊

南广经济走廊途经广西西江地区，东连珠江，西接黔滇及桂西地区，是珠江的上游和源头区域。南广经济走廊的构建，应在充分尊重大西南欠发

达后发展地区发展愿望的同时,对走廊区域进行科学合理的功能区分,着力培育绿色产业链,完善区域生态保障机制,建立发展利益分享机制,共同推进生态走廊建设。

(一)着力培育绿色产业链

南广经济走廊要坚决制止高能耗、高排放、高污染企业进入走廊内工业园区,加快发展先进制造业和战略性新兴产业,着力打造以先进制造业为基础,以节能环保、新材料、新能源等产业为先导,全面发展生产性和生活性服务业。引导企业节约生产、清洁生产,大力发展循环经济,把南广经济走廊建成生态好、污染少、能耗低、效益高的"绿色运输通道"和"绿色产业走廊",实现南广经济走廊的和谐发展与可持续发展。

(二)完善生态建设保障机制

一是制定南广经济走廊全域生态保护规划。指导、规范沿线城市经济行为,加强沿线城市生态保护责任,成立全流域环境保护城市联盟。二是建立全流域生态补偿长效机制。共同建设流域生态长廊,建立流域水质目标联防联控、流域生态补偿①、区域环境保护联席会商和信息共享、污染治理及生态保护项目申报联动和跨界环境事故协商处置等机制,实现西江上下游联防联控。

五、提升旅游走廊

南广经济走廊旅游资源丰富,历史文化源远流长,人文和自然景观丰富多彩。走廊内南宁、梧州、肇庆,佛山等先后被评为中国优秀旅游城市,贵港、桂平、梧州、肇庆等分别被列为全国重点风景名胜区和省(自治区)级风景旅游区。应根据走廊旅游资源的特点,以西江干流为纽带,整合旅游资源,打造精品黄金旅游品牌,以岭南文化、都市风光、民族风情与中西融合文化为特色,重点开发饮食文化、民族风情、岩溶山水、峡谷库坝、自然保护区、岭南佳果、百越古迹以及现代都市文明等旅游资源,着力打造和提升南广旅游走廊。

---

① 南广经济走廊流域内生态补偿机制的建立,可充分参考全国首例省际之间(陕西、甘肃)生态补偿机制。



突破资源的囹圄：从资源经济到通道经济

区域经济学是研究如何将稀缺资源在区域空间上和特定时间内进行优化配置的科学，而通道经济学则是研究如何使资源在区域空间内进行合理的流通，达到优化配置的科学。相对而言，区域经济学具有较强的目的研究性，而通道经济则更多地倾向于实现手段和发展途径研究。

第一节　资源及资源经济

威廉·配第曾有一句名言，"劳动是财富之父，土地是财富之母"。它形象地描述了土地对人类生存和发展的首要性，人类任何经济生产和社会生活都要依赖于土地，土地是人类创造社会生产力的第一源泉。土地及其所附的资源和劳动是任何经济发展的创始之源。

一、资源的内涵及外延

资源是一切经济体发展的基础，也是通道和通道经济形成与发展的基本前提。

(一)资源及其特征

传统的资源概念，主要是指自然资源，它既是一个国家或者区域生存和发展的重要基础，也是区域经济生产的原料、燃料的来源，没有一定的自然资源，人们的活动和区域经济的增长将无从谈起。区域自然资源的种类、数量、质量和分布、开发利用条件在很大程度上决定了区域开发的时序以及在

地区、在全国区域分工中所处的地位和作用。

自然资源是发展通道经济的重要内容，发展通道经济主要目的之一就是要将欠发达的、资源丰富的地区从传统的资源开采发展模式通过通道的建立和通道经济的形成，快速地转变为资源开发的发展模式，延伸资源开采链，提高资源开发的经济效益。煤炭、矿石、石油、天然气和主要非金属资源普遍集中在我国中西部欠发达的地区，这些自然资源的分布和开发利用状况直接影响了通道经济的发展特征和空间形态。

资源经济学是作为各种资源（自然资源、人力资源、资本资源和信息资源）的一般经济规律和个别经济问题系统研究的学科，是一门尚处于起步发展中的年轻学科①。资源经济学中的资源指的是不同于地理资源的经济资源，经济资源的概念，应该从经济学研究资源的目的来理解，经济学研究资源的目的在于使资源优化配置。资源必须具备以下特征：第一，必须是为生产或消费所需要的资源，即必须是经济生活中所必需的；第二，稀缺性，即要与社会的需求量有一定的差距，并非取之不尽。

（二）经济资源的分类及特征

经济资源不同于一般的自然地理资源，是指在人类的经济生活中，一切直接或间接地为人类发展所需要的，并构成生产要素的、稀缺的，具有一定开发利用选择性的资产来源。经济资源范围广阔，从不同角度来分析，经济资源可有不同的分类方法，通常可按照经济活动的属性或是按照资源本身的属性来进行分类。

第一，按照经济活动的属性分类。经济活动的基础是生产活动，生产活动可以分成若干个综合部门，这些部门都要使用一定的经济资源作为其生产投入要素，这些集合于某一综合部门的资源就构成一个资源类别，经济资源可以分为农业资源、工业资源、交通运输资源、建筑业资源、服务业资源（如旅游资源）和能源资源、科技资源等。

第二，按照经济资源本身的属性分类。国外经济学家常用的分类方法是按照资源的形成原因、作用和形态等方面的差异，将经济资源分为四种类

① 史忠良、肖四如：《资源经济学》，北京出版社 1993 年版。

型。第一类是自然资源，包括土地资源、水资源、矿产资源和生物资源以及海洋资源[1]等；第二类是人力资源，包括劳动力资源、管理和技术资源；人力资源充分体现在人的体力和智力两个方面；第三类是资本资源，包括非货币形式的有形资本资源（厂房、设备等）、货币资本资源；第四类是信息资本资源。

自然资源是自然界赋予的各种生产要素，如土地、矿产、水源、植被、森林、动物等。自然资源是经济资源中十分庞杂的一类资源，本身又可分为许多子类，如自然资源可分为陆地资源和海洋资源，又可分为地表资源和地下资源，还可以分为再生资源、不可再生资源以及固体资源、非固体资源或能源资源和原材料资源等。按照自然资源本身的赋存的层次来分，包括了生物资源、土地资源、水资源和矿产资源等。

人力资源作为人类一种自然生物的自然属性，具有社会属性，按照职业可分为农业劳动力资源、工业劳动力资源和服务产业劳动力资源；按照劳动复杂程度可分为非熟练劳动力资源和熟练劳动力资源，也可分为体力资源和智力资源两类。人力资源的重要特征，一是分类的相对性，因为任何体力和智力都可能同时赋存于一体，并不能将两者分离，同时，劳动力可以相互转换。

资本资源是经济资源中具有人类劳动产品性质的资源，是生产过程中必不可少的要素之一，资本资源的重要特点是其形成必须以相当数量的货币支出为代价，资本资源可分为多种类型，如工业资本、农业资本等，或是分为实物资本、虚拟资本（如金融资本）等。

信息资源则反映了客观事物性质及运动状态的各种信息的综合，是可以以某种方式来显示、存储和传输的人类关于自然、经济和社会的知识，是生产过程中必不可少的投入要素，信息资源可分为数量信息、质量信息以及直接信息和间接信息等[2]。

在上述资源中，自然资源、人力资源和资本资源作为经济资源最为重要

---

① 海洋资源是一种综合性的资源，在主要包括生物资源的同时，还包括海洋矿产、海洋油气等资源。

② 史忠良、肖四如：《资源经济学》，北京出版社 1993 年版。

的构成,在区域经济发展中具有极为重要的作用,而在比较这些资源在区域间的优势或劣势时,存在着不同的、具体的、个性化的内涵。

第一,自然资源优势。自然资源优势包括三个层次,一是资源禀赋优势,即自然资源赋存状况下资源的潜在优势,在原始赋存优势状况下的自然资源,一般不是商品,不具有直接可开发、实现的价值,因而,优势的赋存资源仅是自然资源的一种潜在优势;二是开发优势,即自然资源经过开发或开采而形成的资源性商品的优势,例如对于矿产资源的开采、开发而形成的矿产品优势;第三资源加工利用优势,即资源经过加工后形成各种原材料或直接消费品的能力优势。资源的禀赋优势是对自然资源优势的狭义理解,资源的开发利用优势是对自然资源优势的广义理解。一般而言,自然资源的三种优势层次并不是重合的,发达国家或是发达区域,自然资源的加工利用具有较大的优势,而资源禀赋并不一定具有优势,而资源开发有优势并不一定在资源禀赋上占有优势。

第二,人力资源优势。人力资源优势涉及三个方面,即人力资源的数量、人力资源的质量和人力资源的结构,从经济学的角度来看,人力资源数量的多(即劳动力资源丰富)仅仅是人力资源优势的一个方面,并不代表人力资源优势的全部内涵。人力资源的质量,从经济要素投人的角度来看,包括了各种技术熟练等级的劳动力占总劳动力的比重,劳动力技能的熟练程度越高,则人力资源质量越高,同时,文化水准也是衡量劳动力素质的一个重要标准;从劳动力的产出角度来看,劳动力质量可以用劳动力生产率来衡量,实际包括了劳动力的组织状况、劳动力与资本积累、自然资源相结合状况的综合表现,但这并不完全反映一个国家或是区域劳动力的状况,例如机械化程度高,则劳动生产率高;资源开发条件好,劳动生产率也高。

第三,资本资源优势。资本资源具有数量、质量和结构三个层次,优势的资本资源在数量、质量和结构上具有相对优势,资本资源的数量优势可以用人均占有资本量来衡量,也可以用一个区域占有资本的总量来衡量;资本资源的质量可以用资本资源的技术结构来表示,也可以用技术设备的新旧来衡量;资本资源的结构也是表现资本优势的重要因素,资本结构不合理,有限的资本就不能发挥应有的作用。例如一个国家在能源交通生产的资本

严重不足的时候，即便加工业的资本占有优势，引致总的资本规模很大，但由于交通能源的"瓶颈"制约，总资本依然不能达到应有的效率。

（三）制度：区域发展的新要素

随着经济社会的深化发展，一些新的经济要素和资源正在日渐对区域经济发展产生重要的影响，因此，我们应当对传统资源的概念内涵进行进一步扩展，而不应仅仅拘于传统的土地、劳动力、资本等要素，这里，我们提出"泛资源"（Pan - Resources）的概念，这其中包括了技术资源、人力资源、信息资源等，而制度作为一种新的要素，将在通道经济发展中具有决定性的作用。

第一，我国经济转型中的区域制度。改革开放以来，我国东部尤其是东南部沿海地区，利用较好的经济基础、有利的区位地缘，在国家政策的支持下，率先发展起来，并较早地进入工业化的后期阶段。与此同时，我国区域发展差距，尤其是东部与西部地区之间的差距日益扩大。这里以我国东部地区的上海与西部地区的广西自1978年以来的经济发展为例进行对比（表7－1和图7－1）。

表7－1 上海与广西经济增长历程

年代	生产总值（亿元）			年份	人均生产总值（元/人）		
	上海	广西	差距		上海	广西	差距
1978	272.81	75.85	196.96	1978	2485	225	2260
1979	286.43	84.59	201.84	1979	2556	246	2310
1980	311.89	97.33	214.56	1980	2725	278	2447
1981	324.76	113.46	211.30	1981	2800	317	2483
1982	337.07	129.15	207.92	1982	2864	354	2510
1983	351.81	134.60	217.21	1983	2947	363	2584
1984	390.85	150.27	240.58	1984	3232	399	2833
1985	466.75	180.97	285.78	1985	3811	471	3340
1986	490.83	205.46	285.37	1986	3956	525	3431
1987	545.46	241.56	303.90	1987	4340	607	3733
1988	648.30	313.28	335.02	1988	5080	770	4310
1989	696.54	383.44	313.10	1989	5362	927	4435
1990	781.66	449.06	332.60	1990	5911	1066	4845

续表

年代	生产总值(亿元)			年份	人均生产总值(元/人)		
	上海	广西	差距		上海	广西	差距
1991	893.77	518.59	375.18	1991	6661	1211	5450
1992	1114.32	646.60	467.72	1992	8208	1490	6718
1993	1519.23	871.70	647.53	1993	11061	1982	9079
1994	1990.86	1198.29	792.57	1994	14328	2675	11653
1995	2499.43	1497.56	1001.87	1995	17779	3304	14475
1996	2957.55	1697.90	1259.65	1996	20647	3706	16941
1997	3438.79	1817.25	1621.54	1997	23397	3928	19469
1998	3801.09	1911.30	1889.79	1998	25206	4346	20860
1999	4188.73	1971.41	2217.32	1999	27071	4444	22627
2000	4771.17	2080.04	2691.13	2000	30047	4652	25395
2001	5210.12	2279.34	2930.78	2001	31799	5058	26741
2002	5741.03	2523.73	3217.30	2002	33958	5558	28400
2003	6694.23	2821.11	3873.12	2003	38486	6169	32317
2004	8072.83	3433.50	4639.33	2004	44839	7461	37378
2005	9247.66	3984.10	5263.56	2005	49649	8590	41059
2006	10572.24	4746.16	5826.08	2006	54858	10121	44737
2007	12494.01	5823.41	6670.60	2007	62041	12277	49764
2008	14069.87	7021.00	7048.87	2008	66932	14652	52280
2009	15046.45	7759.16	7287.29	2009	69164	16045	53119
2010	17165.98	9569.85	7596.13	2010	76074	20219	55855

数据来源:2011 年广西统计年鉴、2011 年上海统计年鉴。

显然,与东部的上海相比,在改革之初,广西便与上海存在了巨大的发展差距,在整个 80 年代,两者之间的发展差距相对平稳,基本保持在 4000 元左右的差距,然而,进入 90 年代后,尤其是在进入 1993 年,差距日渐扩大,上海的人均生产总值保持了强劲的增长趋势,而广西的人均生产总值虽然处于上升阶段,但表现“四平八稳”。从广西与上海的差距来看,基本上表现出我们东部地区与中西部地区,尤其是与西部地区在发展上的差距,而这种差距依然在不断“扩大”,且在未来的一段时期内将继续发展,目前,我国实施的西部大开发战略的绩效还未能体现出来。

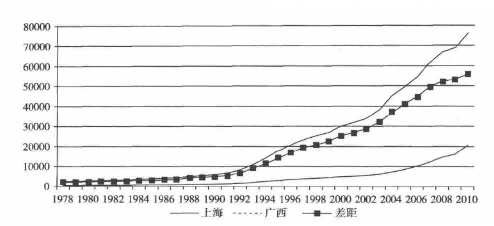


图 7－1　上海与广西改革开放以来经济发展历程（人均地区生产总值）

西部地区在整个国民经济中的比重降低，而西部地区的落后，又在一定程度上阻滞了全国区域经济的协调发展，进一步加大了区域间的"马太效应"。通常，对于我国东西部经济发展差距扩大的原因，往往会归因于一些非制度性的因素，例如区位优势、资金、人才和产业结构等，而事实上，区域间制度变迁的区别和制度待遇的差异的影响对区域经济发展产生了极为重要的影响。

目前，我国正处于经济转型阶段，而无论是从正式制度还是从非正式制度来看，经济制度都处于需要适应市场经济发展要求而变迁的状态，制度的供给与需求远未达到平衡状态。在这种情况下，经济规则和经济行为都必然具有非稳定性，经济活动中的预期也必然具有一定的非确定性，因此，我国经济制度由非均衡状态的演化意味着，经济规则和经济行为的稳定性在不断增强，最终将形成一套可以不断重复的制度规则，使经济人的预期由非稳定逐步趋于稳定。如果这一演变是内生性地沿着适应市场经济要求的方向进行的，则将形成一套有效率的制度规则。"制度生产力"也将逐步得到解放，并在区域经济发展中起到决定性的作用。因此，可以认为，制度变化及其创新的差异才是我国东西部地区发展差距的根本性原因，而技术、资金、区位、产业结构等因素只是在制度演化的基础上发挥其特有的作用。制度对经济发展的影响和作用可以从经济发展的历史过程中得到比较充分的说明，诺思和道格拉斯在其开创性地对经济史的制度性分析的著作《西方世

界的兴起》中提出,有效率的经济组织是经济增长的关键;一个有效率的经济组织在西欧的发展正是西方兴起的原因所在,而有效率的经济组织的产生和发展依赖于产权的有效保护、法治和自由等方面的制度供给;由于这些制度供给趋向于使私人收益率不断接近社会收益率,因此能够有效地刺激个人、组织的投资和创新的积极性,从而启动经济增长机制。不仅西方世界如此,亚洲新兴工业化国家的兴起和东欧国家的转型,都是以制度选择和制度转型为基础,才成功启动经济增长机制①。

第二,我国东部地区与中西部地区的制度差距。回顾我国改革开放,也同样是依靠渐进式的制度转型成功刺激了经济的增长,但是,这种制度的变迁和相应政策的供给具有显著的区域差异,东部沿海地区拥有建立经济特区,实行利用市场机制的"特殊"经济政策,以及进行创新探索的权利,而中西部地区仅是进行一些局部性的农业生产的组织制度,以及调整中央和地方间的分配关系等,而在与建立市场经济体制有关的制度变革上,中西部地区则不拥有与东部对等的来自中央政府的政策供给,这使得东部地区相对中西部地区保持了较高的政策供给优势,形成了制度梯度。东部地区的制度梯度优势主要表现为以下三个方面:一是基础制度优势,即东部地区市场经济制度的建立、发展和完善的历程大大领先于中西部地区,从而在资源、要素配置的基础制度上形成了较大的优势;二是产权制度优势,即从整体来看,东部地区在产权制度的改革和发展上也要远远领先于西部地区,进而在市场经济制度有效地发挥作用的关键配套制度——产权制度上形成了较大的优势,产权制度迅速地激励、刺激形成了一大批具有较高市场敏感性和经营管理理念的理性经纪人,东部地区的这一制度优势主要表现为非公有制经济主体在推动经济增长中的作用要远胜于中西部地区;三是制度创新优势。东部地区在中央政府政策倾斜的基础上,充分利用其区位优势所形成的开放经济环境,在经济观念、新制度和投资机会等方面形成了"接触优势",而东部地区文化中许多有利于经济发展积极的价格观也有效地支持了对新观念、新制度和投资的积极吸纳。而中西部地区在制度创新上,总体远

---

① 陈栋生:《区域协调发展论》,经济科学出版社 2005 年版。

落后于东部地区，即便是在部分领域进行了率先创新，但也未能深入开展和扩散。

(四)资源的区域流通

资源在不同区域的流通与配置是发生在经济社会中的流通过程中的。由于资源禀赋存在自身差异的原因，同时由于人类经济活动水平的差异，引起了区域间资源结构及资源总量上的差异，也引起了区域间的资源流通与配置①。一个国家或是区域在整体资源有限的情况下，实行资源的区域间交流以实现全国整体的最佳资源产出效益，客观要求资源向资源利用效益最大的方向和地区流通，即哪个地区增加一个单位的资源投入后，增加的效益最大，资源就应向哪个区域流通，因此，资源流通的合理取向，应是资源加工利用优势的方向。

第一，资源的区域聚集现象。不同区域资源条件的差别，势必要求经济资源在区域间的合理流通，按照资源配置合理化的要求，这种流通的基本趋势是资源流向资源报酬率高(边际产出率高)的方向。资源的边际产出率的高低，取决于多种因素，包括资源在经济活动中的依存关系，如自然资源的边际产出率高，要求自然资源与先进的技术设备等资本资源相结合，并与掌握生产工艺和技术的劳动力资源结合，因此，自然资源将流向资本和人力资源相对集中的区域，资本资源要有高的报酬，也要求相对丰富的人力资源和自然资源相结合，形成优势的生产方式。资源生产力的这种客观要求，诱导资源在区域间流通，产生了一种资源向某一区域聚集的现象，这种聚集现象(即自然资源、人力资源、资本向某一区域流通，使这一区域资源密度迅速加大)的一般结果是，资源集中的区域愈加富有资源，而资源短缺的区域越加趋于资源贫瘠，这是“马太效应”在资源经济中的具体体现。

自改革开放以来，我国东部沿海地区得改革之先风，借助优势的地理位置，在资本、人力和技术上具有较强的优势，加工工业发达，吸引了来自中西部区域的大量自然资源产品、资金和人才，形成了东部沿海地区的资源聚

---

① [美]阿兰·兰德尔:《资源经济学——从经济角度对自然资源和环境政策的探讨》中译本，商务印书馆1989年版。

集,导致我国区域经济发展的差距逐步扩大,当然,随着国家西部大开发、东部老工业基地振兴和中部崛起等一系列宏观政策的出台,这种失衡、失谐的资源极化现象在我国不会无限制地发展下去,国家所承担的巨大分配协调职能将通过资本的分配和其他经济杠杆,逐步使区域间经济发展走向协调。

第二,资源区域间流通的干预和壁垒。在现实经济中,区域间的资源流通并不完全受利益所驱动,为了避免资源在区域间计划的"马太效应",我国政府对资源流通进行了积极的干预,对"老少边穷"地区或部分自然资源禀赋优势区域而其他资源不足的地区,提供各种人力资源培训的优惠和资金支持、物资工业供应的优惠,促使这些地区最为紧缺的一些资源得到相应的补充,如"科技下乡"等,就是对贫困地区给予人力资源的支持,通过行政手段,使人力资源向贫困地区流通。政府各种"老少边穷"开发资金的设立和分配,就是对这些区域给予资金资源的支持,使由于经济利益驱使外流的资金部分回流,这些政策的目的在于促使全国各区域经济的协调发展,当然,政府对资源流通这种干预的结果,在短期内是以降低资源的产出效率为代价的。

资源流通的壁垒,主要是指各行政区域之间由于地方政府的干预而人为设置的各种资源流通障碍,如在自然资源方面,地方政府为了保证本地区加工业的原材料需求,在资源紧缺时限制本地区资源及初级加工品的外流,或是通过政府补贴等方法,帮助本地区企业从外地高价吸收资源,引起资源产品在边际地区的价格之争;在人力资源流通方面,壁垒则更多,户籍制度、流动人口管理、外来人口管理等都限制了人力资源的自由流通;资本资源流通的限制也是客观存在的,如政府规定各地区的基本建设规模、产业政策等,对资本的流向都是一种人为的干预。对于一个地区而言,尤其是后发展区域,必要的政府干预和壁垒是迫不得已的,在一定阶段内,对经济社会的发展是有利的,它可以保护这些区域的一些幼稚产业的发展,但地方政府干预资源流通的结果,一方面是以牺牲资源的整体效益,而使资源进入低效率的增值运动;另一方面,当资源价格信号本身不正确的时候,又抵消了一部分价格扭曲的不良影响,对于资源流通行政干预合理性的判断,应当视具体的情况来分析。

二、资源经济:漏斗经济

一个地区经济的发展受到诸多因素的影响和制约,区域经济的发展必须克服区域局限性,建立区域经济发展的核心能力,寻求有区域特色的经济发展之路。我们经常看到这样一种现象,有些自然资源越丰富的地区,经济反而越是落后,其中的原因何在?当资源不能转化为生产力,不能和其他生产要素组合,没有技术的变革、没有企业家的创新活动,这种完全依赖于资源自然增长的经济应称之为"资源经济",而这种经济模式将很可能对自然资源产生破坏性的开采,因此,是一种"漏斗经济"。

第一,"资源经济"过度强调经济基础的作用,将经济基础薄弱作为依赖资源开发的一个借口。经济基础是指一个地区经济发展的产业基础及资本能力。产业基础是一个地区产业结构的构成情况、发展水平、产业配套的能力;资本能力是指一个地区资本形成的能力,包括自身的资本能力和吸引外部资本的能力,以及资本运用的效率。从经济增长的角度看,经济基础对一个地区经济起着至关重要的作用,往往决定了地区经济发展的水平,但在区域经济一体化的背景下,经济基础的作用被弱化了,区域间经济发展的协调、互补,产业转移的作用会弥补经济基础的不足。我国珠三角在改革开放之初,经济基础同样十分薄弱,但接受了香港的产业转移和资本输入,经济发展迅速腾飞,粤港经济的合作和一体化为珠三角经济注入了活力。浙江经济同样也证明了这一点,改革开放之初的浙江经济,资源禀赋低、经济基础差,但其市场经济发展早、发展快,市场体系发展完善,民间资本形成能力强,同时受经济中心城市上海的影响和带动,同样取得了经济的快速发展,因此,经济基础会使地区经济发展处于有利位置,但已不是决定性力量。

第二,"资源经济"对区位优势的理解是片面的,过于强调自然地理的区位条件。实际上,区位条件包括三个层面的含义,其一是指交通区位条件,即自然地理的区位条件;其二是指在国家经济战略布局中的区位条件,即政治地理条件;其三是在目前区域经济一体化发展浪潮中所处的区域合作格局中的区位条件,即经济地理条件。这三层含义的区位优势是相辅相成,相互影响的。

交通区位条件是一个地区经济发展的最为直接的影响因素,任何一个地区要想获得发展首先必须解决对外交通的条件,建立交通通道,交通不通则市场不通、信息不通、资源不通。因此,交通环境被列为投资环境的基础因素,改革开放以来形成的"要想富,先修路"、"火车一响,黄金万两",直接朴素地反映了交通区位条件对经济的影响和作用。

政治地理条件在我国的经济管理体系中对一个地区经济发展的影响和作用十分巨大,当一个地区处于国家经济战略中心地位时,会促进全社会资源向这一地区的快速聚集,从而极大地促进这一地区的发展。东部沿海地区的发展、深圳的发展、珠三角的发展、浦东的发展都与当时的国家经济政策和其所处的战略中心的地位相关,海南的热与冷、北海的兴与衰也同样受到国家经济政策调整的影响。当国家政策向一个地区倾斜,其经济必定随之兴盛,而当一个地区在国家经济布局中处于重要位置,资源必定向这一地区聚集,从而改变这一地区的经济基础和资源状况。中国区域经济发展的历程和实证不断证明了政治地理条件对一个地区经济发展的不同寻常的推动作用,尤其是在起步阶段,这种作用尤为明显。

经济地理条件有很多说法,我们所强调的是在中国区域经济一体化发展趋势日趋明显,区域合作日趋重要,核心经济区域寻求经济腹地以建立长期增长基础和核心增长能力的背景下,一个地区经济在区域合作格局中所处的区位条件。中国经济的区域化发展已经明显形成东部沿海三大核心经济圈,即环渤海经济圈、长三角经济圈、珠三角经济圈,如果说珠三角经济圈在 90 年代初中期尚有"北伐"之势的话,随着长三角 90 年代的崛起,并以长江经济带为其经济腹地与珠三角抗衡,中国区域经济的"三足鼎立"之势已然形成。珠三角经济得开放之先,得市场之先,先发而行;长三角经济得地利之机,得人和之机,后发而上,区域经济的竞争不再单纯是核心区域之间的竞争,已演变成为核心区域携同各自经济腹地之间的竞争。在这一点上长三角已走到珠三角前面,珠三角虽经济发达,但腹地狭窄,北上拓展受阻于长三角,西向连横呈必然之势,以广东为主导所推进的"9 + 2"泛珠三角经济圈是珠三角经济的不得已之举,也是明智之举。在区域经济一体化发展的大环境下,一个地区经济与核心经济区的关系及其在核心经济区向腹地

拓展的区位显得尤为重要。

第三，在现代经济条件下，资源禀赋对地区经济发展的作用和影响越来越小，而在开放型经济体系中，资源禀赋与区域经济发展的相关度也在不断降低。事实上，从国际和国内来看，区域经济发展与资源禀赋往往体现出某种负相关性，国际上如日本、新加坡资源禀赋很差，台湾地区也是如此；从国内看，我国东部地区的资源禀赋相对而言比中西部地区要差，但经济发展却优于中西部地区，中西部地区相反成为东部地区的资源输出地，为东部地区的经济发展提供资源保障。在市场经济和开放经济体系下，资源自然向效率高和收益高的地区流动，因此，传统的将资源禀赋视为经济发展动力的观念无疑是与现代经济发展潮流不符的，资源型经济发展的方式已经落后和陈旧。相反，对于资源的过度开发和利用将会产生诸多负面效应。

第四，资源丰富地区过度强调资源型发展模式，偏离了现代市场经济发展的主导方向。很多资源丰富的地区往往倾向于采取"资源经济"的发展模式，尤其是一些内陆区域在选择发展模式及发展战略时，受其他条件的制约，把资源利用及开发作为当然选择，试图将资源优势转化为经济优势，但其根本性缺陷在于资源条件已经不再是现代经济增长的主导因素了。因此，这种模式往往并未给区域经济带来实质性的增长，反而会产生资源过度开发的负面效应。

第二节　从"资源经济"走向"通道经济"

通道经济的主旨之一在于通过通道的建设和通道经济的形成，促进资源在区域间的自由流通和合理配置，实现区域的资源优势向经济优势的转化。我国后发展欠发达地区往往是我国资源丰富的腹地，利用特色矿产资源和特色生态资源，大力发展特色资源经济，是发展通道经济的必然路径。

一、资源优势—产业优势—经济优势

（一）资源优势

资源优势指一个国家或地区由于某些资源禀赋条件较好所体现出来的优越性。对于某种自然资源，资源优势包括以下的内容：资源禀赋数量较

大;品质较好;采选比较容易;开采或加工利用所面临的交通、市场条件较好。一国或是一个地区全部自然资源是否具有优势,可以用资源的潜在经济价值指标来衡量,即可以将各种自然资源按照上述性质给予定权,利用其初级产品形态的价格计算潜在的经济价值,然后在求出各种资源的潜在价值之和来估算资源总体的优势性。

人力资源优势也有数量优势、质量优势和结构优势的含义,只有数量较大、质量较高、结构(年龄结构、知识结构、层次结构等)合理的人力资源才是最优的。资本资源的优势也是同样,不仅要求资本存量大,也要求资本层次较高,在部门分布和空间布局尚且比较合理,只有这些条件都具备时,资本的作用才能得以充分发挥。

资源优势有两个层次,即绝对优势和相对优势,绝对优势是指资源在上述优势上,从绝对数量来衡量,在区域比较中居于优势地位,绝对优势又可按照总量和人均量来表示,相对优势则是指所有资源进行区域间或国际间的比较时具有较大优势的资源种类。

(二)产业优势

产业优势,是指将资源通过加工利用过程转变为社会产品或服务的优势状态。实践表明,具有某种资源优势的区域不一定具有产业优势,产业指一类完整的社会产品或服务的提供者,不仅包括这类产品或服务的完整性的生产链条,同时包括为这类产品或服务生产的信息、教育、科技及其他服务比较系统的整体。因此,单一的资源优势与相关的产业优势并非是同一意义,产业优势同样有相对优势与绝对优势之分,一般而言,一个国家不可能普遍地占有所有产业优势,由于区位条件、资源条件及其他经济社会条件的差异表现为产业的差异,从而形成合理的区际分工及区际经济技术交流的必要性。

产品优势通常可以用某一产业主要产品生产的成本(平均成本或增量成本)来表示,区域间比较的优越性可以用各产业的比较成本来表征,一般而言,比较成本低的产业在一个地区属于一种相对优势性的产业,也是可以通过这种产品出口交易获得利益的产业。目前,我国的产业中,劳动密集型产业(纺织业、手工工艺业、农业采集业等)及个别自然资源密集型产业(煤

矿采选、石油采炼等)具有相对比较优势。

(三)经济优势

经济优势,是指一个国家或地区利用自己的资源及产业增加国民收入和其他国民经济福利的优势性。一般经济优势只存在于相对发达的国家和地区。经济优势可从静态或动态、绝对量与相对量等不同的角度做出更细致的分析。静态的经济优势是指一国或地区主要经济水平指标的总量或人均量尚未表现出来的优势;动态优势则表示一国或地区经济发展过程或经济增长方面所表现出的优势。具有发展潜力并以较高的速度发展的国家或地区,具有动态的经济优势。

(四)从资源优势到经济优势的转化

资源优势、产业优势、经济优势的不同状态,表述了一个国家或地区资源价值运动的不同阶段。资源优势是条件,经济优势是目的,产业优势则是从资源优势到经济优势转化的桥梁①。

首先,从资源优势到产业优势的转化。资源优势转化为产业优势的基本条件,是对不同种类资源进行合理的配置和组织,使资源在生产过程中实现最大的加工增值。不同种类的资源的配置形成有效增值的过程,就是有效的生产管理。而长期以低价格出售资源产品,则不能形成产业优势,而对资源增值过程的不合理组织,也不能形成产业优势。一般而言,一个地区产业优势的建立与地区的资源优势状况有关。劳动力资源丰富而资本资源缺乏的国家在发展初期,一般只能在劳动密集型的行业形成产业优势,同时,一个国家或地区的产业战略,可使该国或该地区的资源结构在一个相对较长的时期内发生转变(如强制性地进行资本积累),从而为某种产业优势奠定基础。有效的资源配置和管理是产业优势形成的媒介,只有在现有的资源条件下合理地引导资源地投向,才能使整体资源发挥充分,并使资源地劣势影响降低到最小限度。

---

① 资源通道建设是资源优势向通道优势转变的典型代表,资源通道建设必须要与当地发展形成互动关系,通道建设要为当地资源开发、城镇建设、改善交通环境、增加就业、提高城乡居民收入创造相应的条件,当地要为通道建设的土地征用、劳动力、后勤保障和其他社会服务提供条件,形成相互促进的机制。

产业优势是经济优势的条件,但整体产业优势只有与合理的区际分工协作结合起来,才能使产业优势在经济社会中实现,形成一国或地区的经济优势,如,某些地区农业产业发达,如果在其社会化生产过程中长期赋予农业产品以低的价格,则农业的优势无法转换成经济优势,只有用自身优势产业的产品在公平价格的基础上通过区际贸易协作弥补自身劣势产业的不足,地区才能在一定的产业及资源条件下取得较大的经济优势①。

二、通道经济:"资源+创新+开放"型经济

通道经济并非不强调资源条件,而是强调硬资源和软资源的组合,强调通过企业家的创新来更好地利用资源,以实现经济的可持续增长。因此,资源经济更注重地理因素、自然因素,通道经济更注重人文因素、体制因素,是旨在实现区域间和谐的经济发展模式。

(一)我国区域发展模式

回顾我国改革开放以来各区域经济发展的历程,归纳起来,有下面几种发展模式:

一是特区型发展模式。特区型经济发展模式是中国80年代经济发展战略实施过程中的一个成功创造。在整个80年代、90年代,这一类型的区域经济都始终保持了高速增长的态势,包括后来的沿海开放城市,也都基本保持了持续高速的增长态势。这种特区型经济发展模式主要得益和受惠于区别化经济政策的倾斜支持,从而导致各种外部资源向这一地区的聚集,加上体制改革的先行,成功地推动了这一类型区域经济的快速增长。

二是投入型发展模式。围绕大型、超大型重点建设项目,以国家重点基本建设项目和地区自身大型基本项目投入为核心发展区域经济,但是从历史上看这些大型项目真正带动区域经济发展的成功经验很少见。20世纪末、21世纪初,以政府投资拉动国民经济增长的积极财政政策,建设了一批超大型基本建设项目,相应地区围绕这些基本建设项目发展区域经济仍是

① 从资源优势向经济优势的转变往往受到多种因素的影响,以我国西南地区的红水河流域为例,红水河流域矿产资源十分丰富,适合水路运输方式的货种储量巨大,包括煤炭92亿吨、磷矿11亿吨。重晶石6300万吨、铝土矿1200万吨。但由于龙滩水电枢纽没有同步建设通航设施,难以满足腹地经济发展的运输需求,也在很大程度上影响了红水河流域的资源优势向经济优势的转变。

一种选择，如三峡工程，西气东输、西电东送、南水北调，与广西相关的有龙滩电站和南昆铁路，但这些重大项目对区域经济发展的效益仍有待观察。

三是中心城市型增长模式。围绕着大型经济中心城市，接受经济中心城市的辐射，在中心城市的产业转移及产业配套过程中实现与中心城市的一体化发展。这种模式以上海周边城市为主要代表，长三角地区的发展一定程度上也体现了中心城市型增长模式。

四是开放型发展模式。以外部资源和外部市场为推动力的经济发展模式，事实上特区型发展模式也具备很强的开放性特征，只是特区型更强调政策的作用力度及体制改革的作用力度。开放型发展模式是利用国际性产业结构转移的机会，在对外开放中利用外部资金、资源和市场，逐步走向对国际分工的稳定参与，实现与外部国际合作的一体化增长。如江浙地区、海峡西岸、山东半岛、辽东半岛，这些区域经济增长均体现出开放型的特征。

开放型发展模式不同于外向型发展模式，两者有着很大的区别，开放型经济一定程度上包含了外向型经济，开放型经济是一种理念模式，而外向型经济是一种发展模式。外向型经济主要是以国际需求为导向，以出口为中心，积极参与国际分工和国际市场竞争而建立起来的一种经济发展模式和结构体系，其主要的特点是将重点放在以国际市场为目标发展出口产品的生产上，外向型经济对于国际市场的依赖性很大，风险也很大；而开放型经济则是相对于封闭型经济而言的，在开放型经济中，资本、商品、服务等要素可以自由跨区域、跨国界双向流通，从而实现资源的最优化配置和最高的经济效益，开放型经济与外向型经济的不同在于不强调出口为主，而是有出也有进，即“走出去”与“引进来”相结合，不存在孰重孰轻的问题，并更加注重要素的自由流通程度，就其市场而言，既有对国内市场的开放，也有对国际市场的开放。一般而言，经济发展水平越高，市场化程度就越高，越接近开放型经济，发展开放型经济是经济全球化发展和区域经济一体化趋势的必然。

上述发展模式往往不是单一的作用于一个地区，很多地区的发展模式更多地呈现出复合模式的倾向，尤其是开放型发展模式与其他模式结合时会产生更加积极的作用和影响。珠三角地区便是特区型与开放型发展模

式,长三角地区则更多地体现为中心城市型及开放型。总体而言,通道经济的发展模式更倾向于开放型发展模式,通过开放,打通国际、国内两种资源、两个市场;通过开放,实现体制创新和制度创新,创造良好的投资硬环境和软环境;通过开放,聚信息、聚人才、聚资金、聚物流,从而实现经济社会的可持续发展。

(二)通道经济:"资源+创新+开放"

第一,通道经济首先强调社会资源的运用。社会基础主要包括人力资源状况、文化教育水平、社会文化观念三个方面。人力资源状况并非传统意义上的劳动力供应状况及劳动力成本水平,低级劳动力的供应状况对经济发展的影响力已经很小,发达地区的低级劳动力都是从落后地区源源不断供应的。人力资源状况中真正影响经济发展的是高级劳动力资源状况,高级劳动力包括训练有素、有职业素养的产业工人(即技术蓝领)及管理技术研发人员(即技术白领)。以往关注的重点往往在技术白领方面,但技术蓝领在经济发展中的作用越来越重要,正在受到更多的关注。文化教育水平事实上是一个地区持续的人力资源能力问题及科技创新能力问题,尤其是技术蓝领的持续供应能力问题,技术白领尚可以外部引进,但技术蓝领则必须立足本地。

社会文化观念对一个地区经济发展的影响正如企业家精神对企业的影响一样,越来越多的人已经理解和接受企业发展的动力和制约力是企业家的精神,而非企业的基础水平。国内许多学者在研究浙江现象后指出,浙江的社会人文基础、重商传统和文化及在市场经济发展过程中形成的"五千"精神[①]是浙江经济的基石,是催生浙江经济的土壤。社会基础在经济发展的过程中并未被视为主导性力量,甚至往往被忽视,因为社会基础与经济的发展是隐性相关和长期相关的,其对经济发展的作用和影响是潜在的、长期的,是必要的相关而非充分的相关。但从中国经济发达地区的实证来看,其社会基础一定是十分强大的,上海、江苏、浙江、北京、山东无疑是中国社会

① 所谓"五千"精神,是对浙江地方民营经济发展的总结,具体指:"千家万户办企业、千辛万苦搞经营、千山万水闯市场、千方百计创新业和千头万绪抓服务"。

基础最好的地区,广东的社会基础虽不及上述地区,但其外部输入弥补了自身社会基础的不足。

第二,通道经济强调体制因素的作用,注重制度创新。体制因素既是一个地区经济发展的瓶颈,也是一个地区经济发展的制度保证。体制因素中对地区经济发展影响最大的体现在两个方面:一是市场经济的发育程度;二是政府管理体制的运作模式。市场发育不足则资源配置的效率不高,政府对经济的干预越多,行政手段越强,限制领域越多,则地区经济越缺乏活力。因此,体制因素是经济发展的控制阀。创新能力一方面体现为技术创新,一方面体现为制度创新。所谓创新,按照熊彼特的理论,就是建立一种"新的生产函数",即新的生产要素的组合比率,这种组合主要包括:①新产品;②新技术和新方法;③新市场;④新的原材料来源;⑤新的工业组织。创新是一个地区或经济组织获得经济活力和持续竞争力的来源,对于地区经济而言,组织的创新和制度的创新比技术创新更为重要和关键。所谓组织创新和制度创新,是指一个地区组织资源和管理经济的方法、手段的不断革新和完善,使组织和管理不断适应经济发展的要求,去除经济发展的组织和制度障碍,保障经济持续、健康稳定的发展。

第三,通道经济强调技术创新,注重知识经济对资源经济的替代作用。当知识经济越来越成为经济发展、社会转型最直接和首要的推动力,社会技术进步和创新能力对经济社会的作用和影响尤为重要,成为经济发展和社会进步的首要因素。技术进步是经济发展的源动力和第一推动力,在经济增长中,技术进步成为持续经济增长的核心和动力源泉。技术进步在经济增长中的作用主要体现在:①节省要素投入,增加产出的数量和质量,即提高效率;②降低经济增长对资源的依赖,提高经济的竞争力;③促进产业结构的调整和转变;④形成新兴产业和经济的增长点,扩大产业的关联效应,引发新的社会需求。技术进步分为两个层面,一是技术扩散;二是技术创新。技术扩散是指技术创新在经济实践中的传播和应用。不断扩大技术成果的应用范围,对经济成长地区而言,技术扩散的经济意义超过技术创新,对经济增长的贡献比技术创新大,而经济发达地区技术创新的贡献更加重要。

第四,通道经济强调企业家精神,强调企业家是经济社会发展最稀缺的资源。在现代企业理论中,企业家精神越来越成为企业素质最重要的因素和力量。企业家精神不仅成为推动企业成长的最重要力量,同时也成为推动经济社会增长的核心力量。企业家精神的内容有很多说法,但不外乎几个方面:一是创新,创新是企业家精神的实质;二是竞争;三是执著。概括而言,企业家精神就是在竞争中不断地追求创造经济价值的执着精神,企业家精神正在成为经济社会发展的主要推动力。企业是经济社会活动的细胞,企业素质直接影响和决定经济发展的水平、层次。企业素质也包括两个层面的内容,一是企业的规模和能力,即一般意义上的企业素质;二是企业家精神。企业的一般素质与经济发展的关系往往表现为互为因果,一方面企业在经济发展的过程中获得不断发展和壮大,规模和能力不断提高,经济发展常常表现为企业的发展,每一个经济发达的地区都会产生一批高素质的企业群;另一方面企业的发展直接推动经济的增长,对社会财富数量和质量的增加及经济社会的活力起到直接的决定作用,一些大型骨干企业的发展带动产业链和产业群的发展,尤其是具有产业龙头性质的企业对经济发展的推动作用更为明显,如汽车、重化、能源、材料等。

第五,通道经济是开放型经济。开放度是经济发展的瓶颈,以往一般认为资源、资本、技术等是经济发展的瓶颈,这种观点来源于封闭经济体系的认识。在一个封闭的体系中,要发展经济自然受制于资源状况、资本状况、技术状况等条件,发展市场经济就是要建立一个开放的经济体系。市场经济的本质是自由流通,流通的前提是开放,没有开放就没有流通,体制的限制和壁垒阻隔了要素的流通。体制改革的目的是促进流通,促进市场经济体系的建立和完善,其中开放是关键,经济发展水平的高低取决于开放度的高低,也取决于体制改革的深化程度。

第三节 由"资源经济"到"通道经济"的实践分析

一、我国资源型城市发展现状

资源型城市是依托资源(主要是矿产资源和森林资源)开发而兴建或者

发展起来的城市,作为一种特殊类型的城市,资源型城市的主要功能或重要功能是向社会提供矿产品及其初加工产品等资源型产品。由于资源种类的不同,资源型城市又可分为石油工业城市、煤矿城市、锡矿城市、森林工业城市等多种类型。这些城市在城市发展和建设方面虽然遵循着普通城市发展和建设的一般轨迹(即存在一切城市发展的共性特征),但由于其城市兴起的条件和背景的不同,资源型城市的建设又有其鲜明的个性。

(一)形成与发展

自新中国成立以来,随着资源的大规模开发,我国在矿区、林区的基础上形成了一大批资源型城市,根据2002年国家计委宏观经济研究院的《我国资源型城市经济结构转型研究》,我国共有资源型城市118个,占全国城市总数的18%,其中,煤炭城市63座,占53%;森工城市21座,占18%;有色冶金城市12座,石油城市9座,黑色冶金城市8座,其他类型城市5座,分别占10%、8%、7%和4%。数据表明,这些资源型城市土地总面积为96万平方公里,其中市区面积为9.9万平方公里;涉及总人口1.68亿人,2010年国内生产总值达到3.2万亿元以上。

由于经济结构单一、资源渐趋枯竭、开采成本上升以及市场发生重大变化等原因,资源型城市出现了经济增长缓慢、下岗失业人员增多、生态环境恶化等一系列经济和社会问题。不同国家的城市有不同的国情和市情,处理资源型城市问题的措施也就不同。比如美、加、澳等国,地广人稀,可以废弃某些条件恶劣的资源型城市使之变成“鬼城”——矿竭城衰,人去城空。而我国的国情决定了资源型城市不能走这条道路。我国资源型城市解决面临困难,应当坚持科学发展观,进行产业转型,努力做到“矿竭城不衰,留住人和城”。

从资源型城市的发展特点来看,主要表现如下。

第一,资源型城市发展历史较短。一般而言,资源型城市都是在开发资源基础上兴起和发展起来的,城市发展时间较短,少则几年多则几十年,在这短短的时间内兴起的城市和一般城市相比必然缺少历史的积淀和文化内涵,其城市建设也往往是粗线条的,仅仅是为了开发而开发,这样就使资源型城市很难形成独有的城市特色和风貌景观。

第二，资源型城市建设速度较快。由于我国经济发展迅速，对资源的需求不断增大，往往加大了资源开发的力度，这就导致资源型城市的发展是极其迅速的，以油都大庆为例，20 世纪 50 年代，大庆地区总人口不足 2 万人，到了 90 年代，短短的 40 多年的时间，大庆已成为一个人口近百万的大城市，不仅大庆如此，其他的资源型城市，如鸡西、鹤岗、伊春等，其城市建设也存在类似情况，虽然超常规的城市建设速度，为资源的开发和利用提供了便利的条件和生产服务基地，但这样的建设速度在当时的建设条件下，必然使城市建设缺少全面、科学的规划和统筹安排，从而使生产和生活产生越来越明显的冲突和矛盾。

第三，资源型城市建设主要以资源开发为核心。由于资源型城市本身就是由于资源开发而兴起的，因而城市建设很难体现其个性特征，“点多、线长、面广”往往成为资源型城市建设存在的共性问题，从而造成缺少现代化城市应有的聚集效应，难以形成城市精神生活氛围的状况，同时也给市政设施建设与合理利用带来诸多问题。

（二）分布与地位

我国目前的 118 个资源型城市，占全国城市总数的 18%，且主要分布在东北和中西部地区，其中东北地区（包括蒙东地区）是我国资源型城市最主要的分布地区（参见表 7－2 和图 7－2）。

表 7－2　我国主要资源型城市

区域	主要城市
辽　宁	阜新（煤炭）、盘锦市（油气）、鞍山市（冶金）、抚顺市（煤炭）、本溪市（冶金和煤炭）和北票市（煤炭）、南票区（煤炭）、大石桥市（建材）、调兵山市（煤炭）等
吉　林	辽源、白山、松原、敦化、珲春、桦甸、蛟河、舒兰、临江、和龙，其中，辽源、白山两个国家资源型城市试点市，主要以煤炭、石油、木材、金属和非金属采选为支柱性行业
黑龙江	祖国林都：伊春；四大煤城：双鸭山、鸡西、鹤岗和七台河；油城：大庆；林区：大兴安岭等
内蒙古	蒙东地区，主要包括呼伦贝尔市、兴安盟、通辽市、赤峰市、锡林郭勒盟等五盟市，将成为我国东北振兴重要的能源原材料接续地
河　北	唐山等

续表

区域	主要城市
山　东	济宁(煤炭)、邹城(煤炭矿产)、东营(油气)等
江　苏	徐州(煤炭)等
山　西	大同、阳泉、晋城、朔州和古交、介休、霍州等
河　南	平顶山、焦作、鹤壁、濮阳、三门峡和永城、义马、灵宝、新密、登封、汝州、巩义和禹州等
江　西	萍乡、新余等
安　徽	铜陵(铜矿)、淮南、淮北、马鞍山(钢铁)等
湖　北	孝感、黄石等
湖　南	耒阳、冷水江、娄底等
四　川	攀枝花、自贡等
贵　州	六盘水、安顺等
云　南	个旧、东川等
陕　西	铜川、榆林等
甘　肃	白银(铜矿)、玉门素有铜城白银、镍都金昌、钢城嘉峪关、油城玉门等
宁　夏	石嘴山(煤矿)
新　疆	克拉玛依等

资源型城市在我国区域经济发展中具有极为重要的地位。以我国东北辽宁为例,长期以来的矿产资源开发建设,使辽宁形成了一批以资源开采为主,或以矿产品为基本原料进行生产的城市和地区,很多城市依矿建城、以矿兴城,钢都、煤都、镁都、煤电之城、煤铁之城、石化城等誉称闻名全国。综合考虑资源开采业从业人数、在经济发展中所占比重、对当地经济发展的历史性贡献以及资源枯竭对当地未来发展的影响程度等因素,目前,辽宁现有的9座城市为比较典型的以资源开采为主的城市,即阜新市(煤炭)、盘锦市(油气)、鞍山市(冶金)、抚顺市(煤炭)、本溪市(冶金和煤炭)、北票市(煤炭)、南票区(煤炭)、大石桥市(建材)和调兵山市(煤炭),即五个设区的市、四个县级市(区),简称“五大四小”。9个城市及其地区总人口约1200多万人,占全省总人口的30%;土地面积占34%;国内生产总值约占30%。

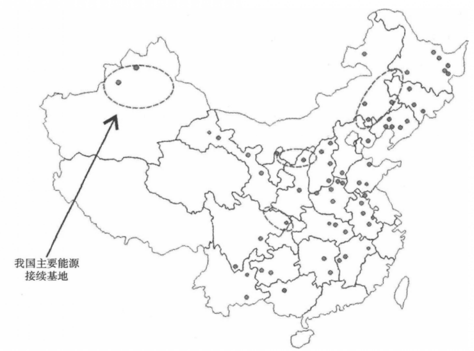


图 7-2 我国主要资源型城市的分布①

当前,我国资源型城市的转型问题也并非仅仅是东北地区的问题,一些重要的资源型城市,如新疆的克拉玛依、黑龙江的大庆、河南的平顶山、山东的枣庄、山西的大同、甘肃的白银、四川的攀枝花等一批重要的资源型城市均面临如何转型的考验。

(三)面临问题

近些年,随着我国 2/3 的矿山进入中老年期,25% 的资源型城市面临资源枯竭。资源型城市在经济、社会和生态环境等方面的矛盾开始集中显现,有的还十分尖锐。从资源型城市现有的资源储量来看,大体可分为三种类型:一是资源储量仍然较为丰富,尚可开采数十年甚至上百年的,如,辽宁的鞍山,目前铁矿保有储量 74.5 亿吨,但这类城市,由于已经进行了多年的矿产开采,继续开发,一方面,开采成本上升,另一方面,也将对环境造成严重破坏。二是资源近期可能走向衰竭的城市。主要是由于长年以来的开发、

① 考虑到本书的研究目的,并受篇幅所限制,本图未显示南海诸岛。

开采，资源储备量有限，现有资源储量仅可维持 10 年左右的时间，如甘肃的白银等。三是资源已经枯竭的城市，这是一种典型的资源枯竭型城市，视接续产业发展程度又可分为两类，一类是在资源枯竭的同时，接续产业发展已有一定基础的城市；另一类是经济社会发展遇到较大困难，亟待发展接续产业的城市。如甘肃的玉门，其经济总量中接近 70% 都是来自于石油，过度依赖石油，“城因油兴、油枯而城衰”。

我国资源型城市除了逐渐受到资源枯竭的威胁外，还存在影响城市经济发展的致命因素：第一，区位偏僻。资源型城市基本上都是依资源而居，大多位于内陆，边远荒漠地区，地理环境闭塞，远离交通干线和工商业发达地区①，远离国内、国际市场，区位条件差。因而，这些城市缺乏一般城市的开放性，经济体系处于封闭状态。第二，支柱产业单一。城市对资源型产业的依赖性过大，城市其他社会服务功能紧紧依附于主导资源产业，得不到较大发展，使城市功能单一，自我发展能力较弱，城市建设投入不足，基础设施建设滞后，第三产业以及可替代产业发展滞后。第三，内部机制和制度建设滞后。尤其是在管理体制和利益机制等方面，矛盾突出。形成大矿山、大企业和小城市，以及企业大财政和城市小财政之间的矛盾。造成企业办社会、政府办企业的本末倒置、功能错位的状况。

资源型城市经济结构单一，增长缺乏后劲。资源型城市在经济上严重依赖资源开采、加工，资源产业一业独大，产业链条短，可持续发展能力弱。多数资源型城市资源开采及其加工业占工业总产值的比重在 30% 以上，相当多的城市超过 50%。如大同市煤炭采选业和原料工业曾占该市工业总产值的 80%②。总体来看，我国资源型城市面临着以下的主要矛盾问题（表 7－3）。

表 7－3　我国资源型城市面临的主要问题

典型问题	代表城市	主导产业类型	具体表现
经济结构单一	陕西 铜川	煤炭、建材、炼铝工业	第三产业中旅游、房地产、金融、信息咨询等发展缓慢

① 我国东北地区的资源型城市众多，城市之间的交通通道相对发达，但对于中西部地区，尤其是西部地区，许多因资源开发而兴起的城市，往往处于交通通道很不发达的状态。

② 翟婷：《资源型城市转型刻不容缓》，载《今日国土》2010 年第 11 期。

续表

典型问题	代表城市	主导产业类型	具体表现
就业矛盾突出	辽宁 阜新	煤炭、电力	40万矿工中20万下岗,全市处于最低生活保障线以下的居民占市区人口的1/4
城市建设滞后	贵州 六盘水	煤炭、钢铁	在计划性开发中长期遵循先生产后生活的原则,城市基础设施落后,发育先天不良
生态环境恶化	山西 太原	煤炭、钢铁	环境质量恶化,长期位列中国环境检测总站公布的严重污染城市名单

二、资源型城市发展模式

针对资源型城市的发展现状,其转型模式可以选择如下(参见表7-4):

第一,优势延伸模式。即充分发挥现有优势,使资源优势转化为经济优势,使现有的产业优势转化为地区(矿业城市)经济发展的全面优势。选择优势延伸的发展模式,要求现有的资源基础及在其上发展起来的产业(体系)具有明显的优势。例如:大庆的石油,金昌的镍及铂族金属,攀枝花的钒钛磁铁资源,白云鄂博的稀土及铁矿资源。在优势资源开发基础上形成的产业体系在区域甚至全国占有重要地位,不但是地区经济发展的支持产业,而且还具有主导产业的性质。

第二,优势互补模式。主要是指通过异地异质资源的开发来形成自身的产业优势及地区经济的整体优势。德国的"鲁尔模式"即属于这种模式。在中国的东北重工业区,辽宁富铁,而黑龙江富煤、油,但缺乏铁矿等资源,在一定程度上可实行两地异质资源的优势互补模式。

第三,优势组合模式。在我国的广大地区,多种资源赋存于一个地区,资源组合和配套程度较好。综合开发这些优势资源,就成了优势组合发展模式的主要特点。如唐山市,境内矿产资源丰富,煤炭、铁矿石、水泥灰岩、其他非金属矿产配套程度较好,这样就为其发展能源及电力工业、冶金工业及建筑材料工业等提供了较好的条件。一个地区资源的组合以及一个较大的区域内多种资源的组合配套,为矿业城市(群)的发展提供了极为有利的条件。作为矿业群的发展,中国典型的地区有辽宁中部地区,黑龙江的东部地区。辽宁中部地区的优势资源有铁、煤、油、非金属矿产等,黑龙江的东部主要有煤、石墨、矽线石、石油及其他非金属。在此基础上发展起来的矿业

城市群在区域及全国经济中都占有重要的地位。

第四,优势再造模式。对于一些单一资源(甚至少数综合资源)型地区,由于多年的开发,后续接替资源跟不上,原有的资源优势正在逐渐消失。在原有优势资源的基础上建立起来的产业体系,由于结构比较单一,受资源供应的影响也表现出缺乏活力甚至衰退的迹象。对于这类地区,必须走优势再造的道路。优势再造,就是要从资源状况、现有基础、区位条件、技术条件及投资来源等各方面重新认识和确立新的优势。通过改变资源配置方式,重组资源存量,同时让资产增量转移到效益好的行业及部门①。

表7-4 资源型城市四种发展模式

类别	优势延伸	优势互补	优势组合	优势再造
城市代表	大庆、金昌	辽宁、黑龙江资源型城市	唐山、辽中矿业城市群	阜新
选择基础	具有绝对或比较优势的资源,市场基础较好	比较优势的资源,邻区具备配套及互补性资源	多种资源配套较好,区位和市场基础较好	资源优势在消减,基础条件较好,区位条件较好
适合对象	单一矿种的新兴和中期矿业城市	单一矿业城市	组合矿种的中期、更新期城市	单一矿种更新期城市
主要特征	资源优势突出,尚有开发前景,保持并延伸甚至壮大这种优势,使资源优势转化为经济优势	优势资源开发需与区外的互补资源结合起来,资源丰富且配套好	组合优势突出,产业多样化,结构弹性较好	资源优势在消减,资源型产业的支柱地位在变化,结构单一,出现衰退现象
发展方式	产业链条延伸,发展关联和接替产业,培育新的增长点及主导产业资源优势联合	产业异地衔接,在异地培育增长点,发展自身,多种资源综合开发	优势组合,主导产业关联或发展资源组合型城市群	利用基础及区位好的特点再造优势,培育新增长点及主导产业

三、资源型城市发展模式的转变:从资源经济转向通道经济

不同国家或地区之间的资源禀赋差异是资源型经济的形成基础。从一开始,资源型经济就具有严重的依赖性,不论是资源的开发程度还是资源发

① 王照环:《资源型城市转型的战略思考》,载《中国城市》2005年第6期。

展的循环过程都对经济发展产生巨大约束,并相应地形成了具有浓重资源型色彩的经济体系和经济体制。不少资源型区域往往拘泥于资源优势,反而被资源优势所累,经济增长速度远远落后于平均增长水平。随着经济结构的不断调整,高新技术、第三产业日益成为经济发展的发动机,在相当长的一段时期内,对能源、资本和服务的需求将不断飙升,这表明资源型经济一方面面临着挑战,另一方面也面临着全新的机遇。因此,资源型城市要实现成功转型,必须摈弃传统的资源优势思维,适时转变资源型经济开发模式,调整和改造资源型经济体系,以期实现区域经济的转型和跨越发展。

简而言之,实现资源型城市发展模式的转变,实现从资源型经济向通道经济的发展,本质上就是要树立全面开放的思想观念,完善制度建设,创新产业发展模式。

(一)树立通道经济(全面开放)发展理念

加快资源型城市转型,必须解放思想,与时俱进,树立全新的资源观和发展观。长期以来,资源型城市只依赖于当地资源来决定发展思路,把开发资源、发挥资源优势作为唯一的发展路径,这种落后的资源观和发展观已经严重影响了资源型城市的转型。因此,资源型城市必须立足新的实践,紧跟时代发展的步伐,把思想从过时、僵化的观念中解放出来,从封闭、狭隘的视野中解放出来,以宽广的眼界观察当今世界和中国;破除局限于以当地资源决定产业的资源导向型思维定式,树立根据市场需求状况决定产业的市场导向型思维方式;破除粗放经营发展经济的传统观念,树立依靠科技进步,注重质量效益的新发展观,为加快城市转型提供强有力的观念和思想支撑。

(二)创新产业发展模式

加快资源型城市转型,必须充分发挥比较优势,科学合理地选择替代产业,创新产业发展模式。经过几十年的投入开发,资源型城市形成了一定的产业基础,拥有一批掌握一定技术的产业工人和技术人员,这些都是未来发展的优势。因此,在经济转型选择替代产业时,最现实和有效的选择应当是根据国内、国外市场需求,立足现有的基础条件,客观分析比较竞争优势,合理定位产业布局和分工,从具有发展潜力的产业入手,培育新的经济增长点。充分发挥本地的比较优势,对传统产业中有市场、有效益、发展潜力大

的产业实施技术改造，增加科技含量，进行精深加工，提高产品附加值。此外，加快资源型城市转型，还必须加大产业组织形式创新的力度，形成具有特色的企业集群。企业集群是在某一特定产业中，大量产业联系密切的企业以及支撑机构在空间上集聚，并形成强劲、持续竞争优势的现象。

（三）打破体制束缚，转型带动转制

加快资源型城市转型，必须加大体制和机制创新力度，充分发挥企业的主体作用。在市场经济中，企业是市场的主体，资源型城市主要是依托资源型企业发展起来的。资源型城市的经济转型，从某种角度上说就是资源型企业的经济转型。这些企业机制活、竞争能力强就将带动整个城市经济的转型。因此，要把城市转型与建立现代企业制度，提高企业整体素质结合起来，与培育和完善市场体系结合起来。制度创新和机制建设对于资源型城市经济结构转型具有极大的推进作用，制度通道的建设，必须消除体制的制约，从国内外转型的成功经验来看，转制与转型相结合，是一种普遍的做法，法国洛林煤矿公司的成功转型便是一个典型的例子，这家企业是一个国有企业，在转型的过程中，为解决劳动力就业问题，政府扶持建立了 100 多个完全脱离国有母体的企业，以转制成功接替了转型。我国资源型城市的转型应当积极借鉴国外的经验做法，建立制度通道，冲破条条框框，创新出适合城市自身多样化产业发展特点的机动灵活的新体制和新机制。

（四）营造良好环境，加大资本引入

资源型城市转型必须抓住一个关键，就是强化招商引资。由于计划经济体制，资源型城市缺乏资本的原始积累，经济发展的资金制约矛盾十分突出，但资源型城市一般具有丰富的资源储备，充足的动力供应，大量的闲置资产及廉价的劳动力，因而必须营造良好的投资环境，按照有利于增加地方税收、有利于资源深度开发、有利于产业结构调整、有利于安排劳动就业且符合城市空间布局、符合环保要求的原则，加大招商引资力度，加快发展接续和替代产业。

（五）全方位开放、整合各方资源

资源型城市十分缺乏资金、人才、技术等稀缺要素，应通过全方位开放来吸引外部要素，启动内部要素。实现“借时、借势、借力”发展，一是引进战

略投资者,提升经济发展层次;二是引进人才。利用国内外的科研院所的高层次科技人才和管理人才为资源型城市经济转型服务;三是引进科研成果。支持企业与国外企业与国内高等院校、科研机构保持长期合作关系,建立产品研发中心,促进产学研的紧密结合。

当然,资源型城市的转型发展绝不仅仅是一个通道建设的问题,资源型城市问题还涉及能源安全、生态保护等问题,这里,我们仅是以此为例,提供一种思路和发展的模式。



通道经济:从局部发展走向共同繁荣

建立和实现通道经济的基本目的是促进资源的自由流通,建立完善的制度保障,实现区域间的协调发展,最终实现区域经济由协调发展到和谐共存的"蜕变"。2006 年 3 月,我国提出了和谐社会的发展理念,和谐理念的提出是中国传统优秀思想的传承和升华。和谐社会构建的基础首先是经济的和谐发展,而经济和谐发展的前提要求是区域间经济的适度均衡发展,而要达到经济的适度均衡发展,必须要以通道经济来一始贯之,在区域间适度差距的同时,保证我国区域经济的整体和谐发展。

第一节　突破区域壁垒,走向通道经济

从 20 世纪 50 年代初到 70 年代末,我国宏观区域政策的基调是均衡发展战略,即以内地为投资和建设的重点,以缩小沿海与内地之间的差距,实现社会生产力的均衡布局为基本目标,追求地方经济的同步发展和自成体系。我国实施均衡发展的战略,改变了新中国初期的生产力布局不合理的状态,发展了内地的经济,促进了少数民族地区的繁荣。但是,为此也付出了高昂的代价:首先,"大而全、小而全"的非规模经济,效率低。其次,区域间差距大,重复建设多。再次,地区经济缺乏横向联系和组织能力,条块分割,相互封闭,不利于中央的宏观调控。

一、区域壁垒的形成机理

区域壁垒是某一区域政府为限制或抵制区域外进入者而实施的制度性

障碍，如政策、地方法规、行政命令等，是各个地方政府在相互竞争中为防止各自区域内经济资源缺失并获得政绩而制定的保护性措施。例如，一些地区采用地方立法的形式，制定有利于本区域企业、限制或是制约外地企业和产品的技术标准、认证制度、卫生检验检疫标准等，进而形成合法的市场封锁，具有典型代表的是各地在烟草销售中所采取的具有地方强制或是半强制性的隐性壁垒，而正是由于这些壁垒因素的存在，进入企业的渗透被限定在最小的范围内[①]（见图8－1）。

区域壁垒是指一个区域政府为了限制或是抵制区域以外进入者而实施的制度性的障碍设置，一旦消除这些障碍，就可以促进统一市场的形成，加快区域一体化的进程。区域壁垒的形成与地方政府的经济人本性存在具有本质的联系，地方政府共谋的利益是统一市场形成的基础，需要建立一种既有制度约束又有利益驱动作用的区域经济合作机制，以便消除区域壁垒，促进统一市场的形成。从区域壁垒的形成机制来看，具体表现如图8－1所示：

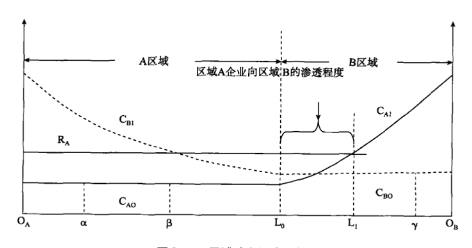


图8－1 区域壁垒及渗透程度

假定有两个区域，区域A和区域B，区域内的企业（α、β和γ）“享有”各自的同地待遇，O_A 和 O_B 分别为各区域的中心区域，是区域政府为维持政绩

① 王照环：《资源型城市转型的战略思考》，载《中国城市》2005年第6期。

而实施的重点保护地带或是重点产业领域，为最高壁垒地带；区域 A 和区域各自企业的成本曲线分别为 C_{AO} 和 C_{BO}，由于两区域政府对企业的扶持政策存在一定的差异，因而进入成本不相等，在本模型中，$C_{BO} > C_{AO}$；而 C_{A1} 和 C_{B1} 则分别表示两区域企业克服进入对方区域壁垒的成本曲线（由于对方区域歧视性政策所形成的一种交易成本），L_0 为两区域的边界点，一个区域的企业在经过 L_0 后进入另一区域，将随着离对方区域重点保护地带愈近而使克服异地壁垒的进入成本愈大（即 C_{B1} 和 C_{A1} 越来越高），其经营成本也随之增加；假定区域 A 是强势区域，则其在收益为 R_A 的情况下，区域 A 的企业向区域 B 渗透的限度为 $L_1 - L_0$，因为在进入 L_1 点的右侧的区域后，壁垒成本要高于收益，再向其中心地带渗透已经不可能。

区域的重点保护地带可以引申为地方重点产业和高利润行业等，根据国家商务部的调查显示，越是利润高的行业、越具有流通职能的行业、越是大型企业、越是欠发达区域、越是竞争力强的产品，越容易得到地方政府的保护。在流通领域中，零售业受到的区域封锁更加严重，特别是连锁经营企业，在异地开设分布往往受到各方面的限制。

由于进入其他区域的壁垒过高，两个区域的企业仅选择本区域内投资，因而形成区域内各自独立循环的经济，两个独立循环的经济有可能形成“大而全”和“小而全”式的重复建设等，造成社会整体资源配置效率的低下，而从理论而言，如果消除了各自的区域壁垒，就可以形成统一市场，与此同时，就会大大提高社会总体的资源配置效率。两个区域消除歧视性的进入壁垒，两地企业在共同的平均收益下，市场机制的力量可以最终促使两地企业享受同等的成本待遇，从本质上形成统一市场。

政府的经济人特性，表现在法定范围内，具有影响或借助国家全力来调动社会资源的能力，并以此实现政绩，带来政治集团成员的利益（如财政收入和补贴）①。政府经济人与区域壁垒的形成过程如图 8－2 所示。

区域壁垒的形成及其强化另有一个外部性原因，即中央政府对地方政

① 高觉民：《从地方政府的区域壁垒走向区域合作的统一市场》，载《中国商人》2005 年第 1 期。

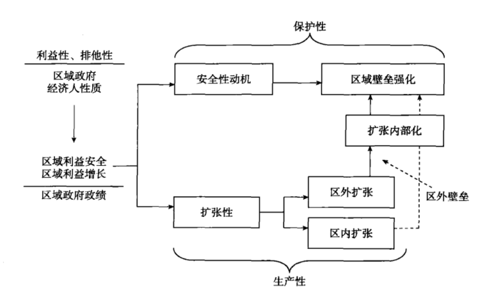


图 8-2　政府经纪人与区域壁垒形成

府的整合治理松散化，缺乏一套严密的地方政府间合作的机制和行政法规，地方政府对行政区划的重视原高于经济区划，地方政府为了谋求一时的政绩，往往会为企业提供“保护伞”而以“拔苗助长”的方式提升地方经济产出，创造政绩工程，凭借手中的公共权利侵犯市场规律，甚至是在经济地区封锁的背后，暗中产生“分利集团”的权利寻租。地区政府为了贪图短期利益，而陷入了短视，中央政府下属的地方政府治理松化造成权利软约束，导致地方保护主义愈演愈烈，而与合作机制不健全、官员考核制度不完善、法律制度不健全等相关。

在我国30余年的改革开放的过程中，一直以来存在着普遍的地方保护主义和区域壁垒现象，使得区域经济发展有悖于区域经济一体化（统一市场）的改革方向。改革开放以来的区域矛盾和利益冲突的凸现，使得地方保护主义现象更加显著，更加广泛，出现了所谓的“诸侯经济”、“市场分割”、“行政区经济”的现象。总体而言，我国的区域经济发展历来是以“行政区经济”方式来开展的，而在转轨过程中的行政区划对区域经济发展和区域经济合作的刚性约束等，存在不同层次的行政区域藩篱，例如省域经济、市域经济、县域经济等。

在转型经济中，地方政府竞争的一个重要内容是制度上的竞争[①]。从全国经济发展角度来看，就国家层面而言，对于各区域具有相同的制度环境和基础性制度安排，但对于区域层面而言，各区域具有不同的制度环境和具体的要素，如各区域不同的历史文化、传统习俗、价值观念、伦理规范和道德观念等，造成各区域在正式和非正式制度安排上的差异，区域发展的制度以及制度变迁不尽相同，区域发展的制度以及制度变迁的起点存在较大差异，与此同时，区域制度变迁具有很强的路径依赖特征，往往使区域政府在竞争过程中制度差异扩大，制度梯度增大。

二、区域壁垒的基本类型

区域间壁垒的形成是同商品经济的发达程度和市场发育程度紧密相关的，市场经济越发达，市场化程度越高，经济社会系统的开放度就越高。生产要素越是易于在不同区域之间流动，市场壁垒的程度就越低，而在经济不发达、市场发育程度落后的地区，市场壁垒就越高，且种类繁多。一般情况下，区域间的壁垒可以分为三种类型[②]：经济性壁垒、行政性壁垒和法规性壁垒。

（一）经济性壁垒

经济性壁垒是指由于诸多经济因素导致潜在竞争者不能自由进入市场所面临的纯经济性障碍，包括了规模经济壁垒、产品差别壁垒和必要资本量壁垒等。经济性壁垒是随着市场经济的发展而自发产生的，其程度随着市场经济发展阶段的不同而不同。在市场经济发展早期，企业所需劳动大多是不需要经过专门训练的简单劳动，创业资本也较少，规模经济不显著，这时几乎不存在经济性市场壁垒，随着市场经济的发展和技术的进步，企业规模不断扩大，行业进入壁垒增大专业化提高。随着市场经济的不断发展，社会进步和教育、科技的发展，潜在竞争者更容易获得进入市场所需要的技术和人力，而且由于资本市场的发达，经济性市场壁垒的高度有所降低。

（二）行政性壁垒

行政壁垒主要是指地方政府出于对本区域利益最大化的考虑，凭借行

---

① 何梦笔：《政府竞争：大国体制转型理论的分析》，载《天则内部文稿系列》2001 年第 1 期。

② 周国林：《转型时期我国区域间市场壁垒的性质及其效应》，载《江西财经大学学报》2000 年第 2 期。

政权力对市场进行不合理的干预,以行政区划为界限主观分割统一市场的行政行为和政策表现。通常,行政性壁垒是区域政府及其行政职能机关采用行政手段和行政命令建立的排除区域竞争,使区域内企业形成独立垄断的行为,或使区域经济扭曲和区域经济秩序紊乱的综合反映,主要形式有,一是由政府出面,用行政手段收购;二是强化经济杠杆,扩大计划管理的范围,强令区域内企业经营和推销本区域产品,保护本区域产品,歧视外地产品;三是运用行政手段,迫使和诱使区域内企业实施封锁措施,层层设卡,而这种行政性壁垒在欠发达区域表现得更为突出。

当前在我国各个地区之间没有关税,执行的是统一的货币政策、财政政策和贸易政策。从国家的角度讲,各个地区之间是没有贸易障碍的。但是,由于受行政区划影响,不同行政区之间还存在市场分割现象。诸如滥用政策优惠、产业同构、基础设施建设各自为政等,这本质上是由行政壁垒造成的,区域经济合作最大的障碍就是隐藏于行政区域背后的行政壁垒及其产生的地方保护主义。

(三)法规性壁垒

法规性壁垒是指区域政府为了保证本区域资源的配置,采取法规的形式干预市场主体的行为,其表现形式是区域政府以文件、决定等法规形式下达市场控制和封锁的指令,此类管理法规一般不公布,不宣传,低调实施,这种法规性市场壁垒是行政命令的强化,具有区域间行政性市场壁垒的一些特点,还具有一些独特的特点,一是地方权威性,由于法规性壁垒是地方政府以法规形式颁布的,往往具有地方权威性;二是“合法性”,由于法规性市场壁垒是地方政府通过立法程序,经过多次谈判协商达成的,这使得其更具地方“合法性”;三是隐秘性,法规性壁垒具有地方“合法性”,是为维护本地区利益服务的,可能与中央制定的有关法规冲突,因此,往往不公开、不宣传,仅在本区域内低调实施,具有隐秘性。

制度性因素对区域经济合作的制约主要表现为多个方面,如在产业方面,各地区间产业规划不协调。目前,我国许多地区均提出大力发展制造业、重化工业,而一些沿海发达地区则定位为全球制造业中心或是世界制造业基地,从各地区的产业规划、发展及产业结构现状来看,我国区域间产业

同构现象严重，行业高度重复，地域优势显著和特色突出的产业集群较少。发达的大中城市与落后的乡村并存，在市场和产业分割严重的地区，发达的大城市与周边地区的产业关联度极低，而这些发达的城市孤立发展，资源流向单一，仅有极化效应，没有扩散效应；地区之间的相互投资较少，一些地区吸引了大量的外资，但周边地区的投资极少；一些地区限制外地车辆的进入，设立关卡、高额罚款等限制，人力和物流的成本高，流通额难以提高，市场容量难以扩大。同时，许多地方政府规定当地企业只能使用本地企业的配套产品，某类消费市场上仅能出售本地企业的产品；地方政府为争夺区域经济中心地位，互不妥协，协调较少，延缓谈判和协商的进程，使得落后地区经济起飞困难，发达地区经济转型滞后。

三、区域发展：从非均衡走向协调

回顾我国区域发展的历程，国家对宏观经济格局的划分有过五次大变动[①]：

1. 1949～1964 年，划分为“沿海与内地”的基本关系，主要建设重点放在我国内陆地区，沿海地区支援内陆地区，这方面的主要文献以毛泽东 1955 年发表的《论十大关系》为主要代表，其中还提出了东部与西部、汉族地区与少数民族地区、经济发达地区与经济欠发达地区、城市与农村的关系。具有很强的实践价值；

2. 1965～1971 年的“一线、二线、三线地区”的划分，并集中建设大三线地区；

3. 1972～1978 年，开始调整区域发展格局，继续按照“沿海与内地”的划分，开始从内地向沿海推进，例如 20 世纪 70 年代中期分两批进口 47 项成套设备——化纤、化肥、炼油、发电，布局，在东部 24 项、中部 12 项，西部 11 项；

4. 1979～1992 年沿海发展战略以及三大地带划分。从 1978 年开始，我国实行对外开放政策，在沿海设立了 4 个特区和 14 个对外开放城市，1986 年“七五”计划正式提出东中西三大地带的划分；

5. 1992 年之后，我国提出了“地区协调发展”的问题，在 1996 年“九五”

---

① 陆大道：《中国区域发展报告》，商务印书馆 1998 年版。

计划中明确提出了“坚持区域经济协调发展,逐步缩小地区差距”的方针。

进入20世纪90年代以来,由于沿海地区与内陆地区之间发展差距的日益扩大的问题逐渐受到各方面的广泛关注,区域经济发展战略开始将重点转向解决区域公平问题。中国区域经济形成了以全方位对外开放和区域协调发展为基本特征的发展战略。

在1985年1月召开的珠江三角洲、长江三角洲、闽南三角洲地区座谈会上,中央提出了开放要“从沿海到内地,由点到面地逐步推进”,充分表明了中央逐步扩大对外开放范围的战略部署。《全国国土规划纲要(草案)》根据点轴发展战略理论兼顾效率、公平的原则,提出了将沿海地区和沿长江地区作为全国第一级发展轴的“T”字型发展轴构想。由此,沿长江地区的开发和开放成为国家的重点战略部署。

沿海发展战略:沿海地区经济发展的条件优越,经济实力雄厚,接近世界贸易的主航道,处在我国对外开放的最前沿,今后很长一段时间内,沿海地带仍是我国降级开发的主轴线。在沿海发展战略中,国家应该重点开发环渤海、长江三角洲、珠江三角洲和闽南三角洲、北部湾地区,进一步提高沿海地区在我国宏观经济布局中的龙头地位。

沿江发展战略:长江横跨东西三个地带,长江沿岸特别是中下游地区交通便利,人口、城镇密集,经济技术力量雄厚,水能、矿产资源丰富,推进沿江轴线开发对改善我国宏观经济布局、促进东中西三大地区的协调发展有重要意义。沿江轴线开发要由主流向支流逐步展开的多中心滚动开发格局,特别是应该选择条件较好、发展潜力较大的上海—南京、芜湖—安庆、九江—南昌、武汉—黄石、岳阳—长沙—湘潭—株洲等城市作为沿海轴线开发的重点地区,以黄金水道超高压输电走廊及南水北调线路为纽带,东西联动,南北扩展,促进东中西沿江地带的合理分工。

沿边发展战略:要促进我国沿边地区全方位的开放,努力采取各种措施使之成为对外贸易和投资的热点。沿边发展战略要重点建设边境贸易城镇,要通过高层次的出品加工,使之成为沿边开放地带经济发展新的增长极;要扩大对外合作的广度和深度,通过大力发展易货贸易、“三来一补”工业劳务输出及合资合作等多种的经济合作形式,促进边疆经济在开放中得以发展。

第二节 培育通道经济增长极

通道经济的形成与发展的主要表现之一就是通道极核城市和枢纽城市的迅速发展，通道的极核城市作为通道经济载体的交通通道的中心城市，是整个通道经济发展的增长极，具有很强的辐射带动效应，其规模应视极核城市所处的区域经济体而言，对于北京、天津之间的通道经济建设，极核城市只有两个，而以陇海线为依托的通道经济发展，通道的极核城市则是多个的。通道枢纽城市是指位于通道中间环节的主要城市，枢纽城市在通道经济发展中起到了经济要素的承接转移的作用，同样，通道枢纽城市的规模也要视区域经济发展的具体情况而言。总的来看，通道中心城市和枢纽城市均在通道经济发展中充当了增长极的作用。

一、培育区域性的增长中心

我国中西部绝大多数地区目前尚处于工业化的中期阶段，工业化进程逐步加快，经济结构的转变是经济增长的重要因素之一。著名经济学家钱纳里（H. Chenery）等认为经济结构的转变不仅是指不同部门劳动、资本和自然资源等生产要素的供给和使用，还包括这些生产要素供给和使用的空间变化，两者相互交织作用，使得生产要素不断向发展条件较好的地区流动。因此，欠发达区域应当采取非均衡的发展模式，积极培育经济增长中心，一是要完善城市体系，加强小城镇建设，增强城乡联系，充分发挥中心城市的集聚效应和辐射功能，实现区域经济协调发展，尤其是要强调综合性城市群的经济功能；二是要促进产业集聚，建设有利于接受产业转移的区位，利用现有的高新区、经济技术开发区、特色工业园区和产业集群，营造产业发展的局部优势，增强对相关产业的吸引力，重点做好产业服务环境、交通与信息建设、信用环境、市场经济制度环境和政府环境的建设，从而形成若干竞争力的优势区位，使之成为接受东部发达地区和国际产业转移的重要载体，总体而言，就是要创造区位优势，形成重点突破、等级推进的产业吸纳与扩散的空间体系和格局。

通道经济在我国中西部，尤其是西部地区的实践，重点还在于要加强培

育区域性的经济增长中心,这也符合了增长极理论的要求。西部地区地域广阔、人口密度较低,因此,难以形成众多的城市圈或是城市带,因此,在未来西部地区的经济发展中,培育区域性的增长中心,即大区型的中心城市或是中心地带对于西部发展通道经济具有重要的基础作用。国家《西部大开发"十二五"规划》中,已经明确提出了以成渝经济区、关中—天水经济区和广西北部湾经济区三大经济区域作为西部大开发的重点建设区域,培育我国西部地区的增长中心。

二、加强通道枢纽城市的建设

(一)通道枢纽城市的基本定位

通道枢纽城市通常多是一个区域内的次中心城市,甚至是经济不发达的城市,由于传统要素传导机制尚不健全,通道枢纽城市大多没有很好地发挥其枢纽传导的作用,在区域空间结构上影响了区域经济协调发展的重要原因。因此,积极培育和发挥通道枢纽城市的要素传导功能,将延伸区域间协调发展空间,促使通道经济的发展。成为通道枢纽城市的基本条件有三:一是地理位置应该处于发达地区与欠发达地区之间的中间地带,使之要素流动的途径为最短;二是要有较为发达的交通信息网络,处在联系两端的交通要道(即发展轴)上;三是具有对接发达地区要素辐射的能力与平台,并具有相对雄厚的经济实力,成为一方区域性的中心城市。

(二)通道枢纽城市的基本类型

通道枢纽城市可以分为两种类型,第一种类型是一个国家内部区际间的通道枢纽城市,而这种区际间的通道枢纽城市又表现为两个类别,一是发达地区与欠发达地区之间的通道枢纽城市,二是欠发达地区之间的通道枢纽城市,以广西为例,其东部地区的梧州无论在人文习俗、历史演化等方面都与广东类似,是广西与广东之间,或是邕、穗两地的通道枢纽城市,而广西西部地区的百色和河池,则分别是广西与云南(邕、昆两地)、广西与贵州(邕、筑两地)之间的通道枢纽城市;第二种类型是国与国之间的通道枢纽城市,此类枢纽城市的规模和经济实力要比前一种类型的枢纽城市要小、要弱,但在区域经济一体化的发展背景下,这类通道枢纽城市具有很大

的潜在发展力，对于国与国之间的人员流动、经贸往来具有重要的意义，其"升值"潜力大，如我国南宁与越南河内通道之间的凭祥市和越南的谅山市。

总体而言，通道枢纽城市的类型可以分为三种，第一类是发达地区与欠发达地区中间具有枢纽联结作用的城市；第二类是欠发达地区之间的枢纽型城市，第三类则是我国与周边国家之间的边境城市。

表8-1 通道枢纽城市的基本定位和城市功能

枢纽城市类型	区位	城市功能	城市代表
第一类	发达区域与欠发达区域之间	产业转移与承接	梧州
第二类	欠发达区域与欠发达区域之间	欠发展地区	百色、河池
第三类	边境城市	口岸经济	凭祥

三、通道枢纽城市的要素传导作用

通道枢纽城市在通道经济发展中具有重要的要素传导作用，加强通道枢纽城市的建设，一方面，可以强化通道极核城市和区域之间生产要素的传导效应；另一方面，在一般情况下，通道枢纽城市往往是通道极核城市之间经济发展的链接点，但其经济实力相对较弱，与通道极核城市在经济发展、社会文化等方面存在较大的差距，而这种差距在我国各地纷纷提出加强中心城市（通常均是省会城市）建设后呈现扩大趋势。因此，加强通道枢纽城市的建设，在通畅要素传导通道的同时，将有效地缩小城际间、城乡间的差距，扩展区域经济协调发展的空间。通道枢纽城市要素传导机制是指区域政府或城市政府以一系列相关的政策方针、制度法规、规划措施等为工具，通过媒介影响与作用于各类要素的流动方向、速度与流量，促进各类要素的优化配置，进而最终实现既定的区域发展目标的传导途径和作用机理。

通道枢纽城市的要素传导机制往往表现为中心城市或增长极对周边地区的要素辐射（扩散）和集聚。通过集聚作用加快自身的极化进程，通过扩散作用促进欠发达地区经济的发展，从而逐步实现区域经济的协调发展。从要素的正向流动即从发达地区向欠发达地区的流向看，其传导机制的传

导方式大致可以概括为两类:

第一,"空投式"或"直接式"。具体可分为三种形式:政府的财政转移支付;通过地方政府牵线搭桥,实现发达地区对欠发达地区的对口扶贫;通过欠发达地区政府致力于强化招商引资力度等手段,实现各类要素从发达地区向欠发达地区流动。这一方式迄今为止是我国区域协作的主要方式,在促进区域经济协调发展中起着主要的作用,其特点是直接性、主导性、公开性、见效快、"飞地"效应(由于受政府支持的力度与资源禀赋、区位等因素制约,欠发达地区的发展容易形成散点式结构)。从经济理论与实施效果分析,它的优点与缺陷也是明显的。

第二,"传递式"或"间接式"。即通过区域梯度转移的方式,实现要素的转移。这要求中间地区对要素有一个沉淀过程,通过对相邻的发达地区要素的吸纳,达到其自身的发展和实力的提升后,并转化为新的更多的要素向其另一侧相邻的欠发达地区释放,以实现整个要素的传导过程。这一方式的优点是:要素转移全面,借助市场机制运行,进而能达到授人以渔的效果,也能够维持通道枢纽城市传导机制的长效性;从地缘文化角度看,更具有亲和力,有利于区域间关系融洽、社会和谐发展;来自中间地区的要素传导对欠发达地区而言,其成本也相对更低。由于中间地带的产业结构也往往具有其他两类地区的过渡性特征,有利于促地欠发达地区的产业升级。但其缺点在于,一是传导环节相对较多,见效比较慢,对于欠发达地区而言,时效性较差;二是受中间地区自身发展水平所制约,其传导的效率和效果也大不相同。然而,这一类传导方式是市场经济环境中的必然存在。

总体而言,通道枢纽城市的基本功能是承前启后,保障各类要素在不同区域间的流通渠道畅通,通过要素的梯度转移缩小区域差异,促进区域经济的协调发展和先进生产力的发展。

第三节　完善交通通道

自西部大开发战略实施以来,国家倾入了巨大的财力和物力,大力加强和完善西部地区的交通基础设施建设,而这一投资取向并非偶然。在美国的区域发展史上,"西进运动"被认为是关键之举,而目前中国与当年美国西

部开发面临着同样的“瓶颈”:交通通道建设。一方面,交通通道的完善和交通通道网络的形成与升级,将有效地促进我国西部地区与中部地区和东部沿海地区的沟通,防止因交通通道建设之后造成的区域边缘化,使西部地区、中部地区同沿海地区进一步融合;另一方面,在加强西部地区交通通道建设的同时,必须加大对中部地区交通基础建设的投入,提高中部地区作为我国连接东西、贯通南北的通道地位。而同时,东部地区自身交通通道网络的升级,将进一步促进东部地区的内部融合。

一、交通通道与区域边缘化

交通通道是促进经济、社会发展的重要基础设施,在经济发展和区域经济一体化过程中发挥着无可替代的重要作用。以公路交通为例,交通在促进国民经济增长中的具体作用主要表现在以下几个方面:第一,交通基础设施建设本身形成增加值;第二,交通运输生产形成增加值;第三,通过促进商品流通实现商品价值,完成生产—交换—分配—消费运行过程,进而促进国民经济增长;第四,通过促进区域、产业、生产经营单位之间的有效分工实现比较优势,从而节约经济运行成本,进而促进国民经济增长;第五,通过造就区域经济发展的交通主骨架、进而造就有利于发展的区域经济格局而促进国民经济增长;第六,通过在特定区域催生、带动相关产业如旅游业、饮食服务业而促进国民经济增长。

交通通道对主要经济带的形成与发展的积极促进作用至少表现在以下几个方面:第一,在经济带形成过程中,交通通道发挥了为经济带的形成提供主骨架的重要作用;第二,在经济带形成初期,交通通道发挥了为整合经济带内经济、社会发展要素提供纽带的重要作用;第三,在经济带正常运行的过程中,交通发挥了为经济带运行提供基本平台的重要作用;第四,在经济带发展接近成熟阶段,交通通道发挥了为经济带发展成为城市带提供跳板的重要作用。发展交通运输基础设施,降低单位距离的运输成本,弱化地理位置相对劣势是促进我国西部地区经济发展的根本途径。区域距离和交通运输设备的发达程度决定着运输成本,而一个区域与主要经济中心的运输成本影响着该地区的经济增长,因此,一个区域的地理位置的吸引力不仅

受到该地区与经济中心地理距离的影响,而且受到两者间交通运输发达程度的影响①。

区域交通运输基础设施的改善能够降低区域间的运输成本,促进地区间的经济发展与融合,一个区域的边缘化程度取决于该省份与经济中心省份的地理距离和两地间(包括途经省份)的运输网络发达程度。不同交通设施的改善不仅能够降低其本身的边缘化程度,而且能降低其他邻接省份的边缘化程度。假设沿海省份均是我国的经济中心②,边缘化程度,*PI*(Peripherization Index),是一个区域与所有经济中心的加权平均有效距离(*ED*,Effective Distance),而一个区域与不同经济中心的有效距离具有不同的重要程度,或是从另外一个角度而言,对及经济中心之间也存在不同的等级层次,例如,上海的经济中心等级显然要比江苏、浙江高,更比河北要高。因此,采用经济中心的国民经济生产总值在所有的经济中心的总的生产总值中所占比重为权重,对有效距离(*ED*)进行调整,进而得出边缘化程度,也就是说一个区域距离高等级的经济中心距离越近,其地理位置就越有利。边缘化指数定义为:

$$PI = \sum_{j=1}^{10}\left(ED * \frac{gdp_j}{\sum_{j=1}^{10} gdp_j}\right) \qquad (式8-1)$$

其中,j分别代表了东部沿海省份,分别为辽宁、北京、天津、河北、山东、江苏、上海、浙江、福建和广东。

从实践来看,距离经济中心较近的区域的经济增长率相对较高。改革开放之后,随着我国对外开放程度的增加,地理位置对于区域经济增长所具有的价值和意义日益重要。在20世纪我国改革开放初期,由于经济资源配置的非合理性,区域经济发展程度并不完全体现出区域的发展潜力,随着经济体制改革的逐步深化,区域的比较优势日渐成为决定区域生产结构的重

① Anwar Shah,Chunli Shen,Heng-fu Zou:《中国地区差异的经济分析》,人民出版社2006年版。

② 包括了辽宁、北京、天津、河北、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东,事实上海南和广西从地理位置而言属于我国东部沿海地区,但从经济中心的意义而言,这两个省区并不属于经济中心。海南的经济地理特性,决定了其不可能成为经济中心。

要因素,沿海区域由于有利的地理位置,同时受惠于国家优先开发发展的政策,得开放之风优先,增长快于我国内陆地区,区域之间的非均衡增长愈加突出。因此,鉴于各区域地理位置的不可变性,在一定程度上,如果没有很大的政策取向变动,这种"中心—外围"的经济增长模式可能仍将在一定时期内延续存在。

二、交通通道建设的区域选择

一个区域经济社会的发展水平同其交通网络建设的密度有着十分密切的关系,我国沿海地区交通便利程度高,尤其是高速公路的建设,明显超过了其他地区,而在一些边远省份,基础设施的短缺仍将是一个困扰经济发展的重要因素,限制了西部区域与国内和国际市场的接轨和融通。快速的经济发展带来了对基础设施的需求,交通发展的滞后一直是我国经济增长面临的重要问题,铁路和公路运输的不发达阻碍了商品的流通,通讯设施的落后使信息不能及时交流,难以保障交通通道的顺畅。同时,基础设施还是发展外向型经济的一个重要决定因素,如交通设施,特别是港口的投资,将促进经济特区的快速发展,增强对外资的吸引力。我国的基础设施建设正处于快速发展的时期,但分布明显不均衡,以铁路和公路建设为例,25%的铁路和公路集中在10%的地区,40%交通条件较差的地区仅拥有不到10%的铁路和公路。

(一)西部地区

西部地区的经济落后在相当程度上受限于较低的市场接近性,西部地区距离国内经济中心远,相当高比重的贸易价差被运输成本所抵消,西部企业的产品在沿海地区竞争力相对较弱,缺乏与发达地区的沟通(包括商品贸易和技术转移)构成西部经济发展持续相对缓慢的重要原因,从目前来看,发展交通运输基础设施,降低单位距离的运输成本,弱化地理位置相对劣势依然是促进西部地区经济发展的根本途径之一。然而,从实践经验来看,简单地向西部落后地区进行"输血",并不能很有效地促进这些地区的发展,在西部地区,由于地理、海拔和气候等劣势,以及经济上的分割和分散,基础设施投资回报率较低,同时基础设施的维护成本要比沿海和中部地区要高。

从西部地区的发展来看,加强基础设施建设仍将是西部开发建设的中心问题之一,交通条件的限制仍将是我国未来经济增长的一个长期性"瓶颈",对于运输成本高的西部地区而言,改善交通设施更是改变其落后状态的关键环节。从国家的整体利益而言,以全国总体增长极大化为目的的交通设施投资政策,往往对西部发展的作用并不是很大,交通投入的边际产出较低。

在其他条件相似的情况下(如制度、人才和文化等),应当优先发展西部落后地区的基础设施,西部地区的基础设施与东部地区甚至是中部地区相比,差距显著,由于地域广泛,市场的分割化,造成市场相对狭小,地区经济难以得到有力的发展。因此,必须合理投资并发展西部的基础设施,然而,投资西部的设施在很大程度上仅是对所在地区企业具有较大的作用,对其他省份(包括其他西部区域)的作用相对优先,对西部发展的政策倾斜并不意味着将所有的新增投资集中在西部,同时,过度集中于西部地区,将会导致效率的损失,即便仅是考虑西部地区的自身发展,集中投资于一些西部省份,尤其是西北省份,其作用效果可能并不理想,其主要的原因在于:一是如果仅是改善部分边远西部省份的交通设施,其他西部省份从中的收益将会很少;二是如果不发展西部省份与沿海经济中心的交通设施,西部省份内部的交通设施的改善将可能进一步强化西部省份产业结构的内向效应,而当地优先的市场需求很难满足企业实现规模经济的最低要求,更难以塑造具有很强市场竞争能力的企业。由于西部地区的技术和管理水平均远落后于沿海经济中心,与沿海发达地区间的分割将对其长远发展不利。

(二)中部地区

随着经济发展的深入,经济区域的有效范围将不断扩大,经济离心力将会不断增强①。一些区位依赖程度相对较弱的产业可能迁离原来所在的区域,经济中心向外围区域转移,从而降低地租、劳动力等生产成本,更好地满足和刺激外围区域的经济需求(随着经济发展,外围区域的有效经济范围将随之扩展)。而在离心力和向心力的共同作用下,新的经济中心(主要表现

---

① Fujiata, M., P. Krugman, and A. J. Venables. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1999.

为区域性经济中心）将在原有经济中心和外围区域之间崛起，因此，我国东部与西部中间地带的经济崛起，将有利于改善我国经济的地理结构，增加西部地区的市场接近性。从实证来看，投资集中于中部交通枢纽省份将最为有效地促进地区平衡发展，其原因在于：一是改善交通枢纽的基础设施条件能够降低交通成本，增强西部地区对经济中心的市场接近度；二是向中部省份投资将催生新的经济中心，改变我国整个地理经济结构，促进落后地区的发展。研究表明，要最大限度地减小我国区域之间的差距，促进我国内陆地区的经济发展，应当将交通运输基础设施投资主要集中在中部交通枢纽省份河南、湖南和湖北，这对于西部落后地区的发展同样是一种最为有利的选择①。

要使全国经济增长总量和缩小地区发展差距的权衡达到最优化，应当一定程度地集中投资于中部地区的基础设施建设。这其中的中部地区从实证分析的角度来看，主要包括了河南、湖北等省份，但从实践的角度，应当包括更为广泛的区域，如河北、河南、安徽、湖南、湖北、江西和广西。这些省份虽然在经济上与沿海发达地区具有较大的差距，但作为我国东部地区与西部地区之间的连接地带，具有重要的通道作用。同时，相对西部地区而言，其交通基础设施具备了一定的基础。针对基础设施投资效率的特有性质，一定新增的投资在原有发展程度较高的地区一般会产生更高的效益。当然，对这些区域的投资并不等于要减弱对西部地区交通基础设施的投资，而是要进一步强化中部地区通道枢纽的建设，将能够有效地促进西部地区产业结构的外向化，并加强沿海发达地区的生产要素，尤其是先进的技术、管理经验和资本向中部地区的流入，有效地促进西部地区的经济发展。同时，这其中还有一个地域倾向性的问题，河南、安徽、湖北等中部省份更多地将向长三角地区靠拢，而湖南、江西和广西等省域则向珠三角地区靠拢。

在改善中部交通通道枢纽作用的同时，降低了西部落后地区与沿海发达地区之间的运输成本，增强了西部地区的市场接近性，但同时也增加了沿海发达地区在西部落后地区的市场竞争力。沿海发达地区经济发达，产品

---

① 骆许蓓，朱农：《中国西部落后地区发展与目标性交通运输基础设施投资》，载《中国地区差异的经济分析》2006 年版。

竞争力强,对西部地区企业的市场空间进行了挤占,使西部企业产品的原有区域竞争力降低,因此,必须考虑到西部落后地区的产业保护和培育问题,从长远意义出发,应当制定有效措施,合理地对西部落后地区具有发展潜力和前途的"幼稚产业"进行必要的保护。同时,西部地区应当大力发展区域特色产业,培育独有的特色产业竞争力,在合理投资西部落后地区、发展基础设施的前提下,利用成熟效应促进西部地区的经济发展,在打破区域壁垒,强化通道融合的同时,促进东—中—西部的良性循环,优先发展和培育一些区域性中心,如成渝经济圈和关中—天水经济区。

第四节 建立制度通道

在我国市场机制尚不健全、法治尚不完善的背景下,仅靠民间经济的市场力量难以冲破由地方政府间竞争引致的区域壁垒的体制性障碍,因此建立区域间的制度通道,必须加强以政府为主导的区域间的合作。区域经济合作的本质是通过各种途径解决区域之间在市场和产业等方面的分割状态,使无障碍的资源配置在所涉及的区域范围更为广泛,其最终的目的是实现区域经济一体化,从某种角度而言,区域经济合作就是在更大的地域范围内配置资源①。从目前影响我国区域经济合作的各种因素分析来看,制度性因素已经成为制约区域经济合作发展的最重要的因素。

一、加强区域合作是形成制度通道的前提

自改革开放以来,尤其是在进入20世纪90年代之后,随着我国市场化改革的不断深化,我国区域间经济的联系日益广泛,区域合作的范围和领域不断扩展,区域一体化逐步形成,如长江三角洲地区和珠江三角洲地区。但与此同时,区域政府主导的"行政区经济"和保护主义,增加了地方之间贸易的交易成本,严重阻碍了区域经济一体化。

加强区域合作是建立区域制度通道的必然选择。区域合作是指不同区域在实现资源配置中的共谋行为,从本质来看,这种共谋行为是经过各区域

---

① 王兴化:《当前我国区域经济合作与发展的主要特征及战略选择》,载《开放导报》2006年第6期。

政府代理发生的，实质上是地方政府的共谋行为，区域间政府共谋的基础条件是区域间的利益融合，设计区域政府合作框架必须以追求共同利益为基本原则，在此基础上，建立既有制度性约束又有利益驱动作用的区域经济合作机制和制度通道。通过区域分工、产品差别化以及相互交换产品与服务实现区域经济社会一体化，进而形成各区域间政府机体行动的整体效率（集体理性）。我国泛珠三角区域为内陆地区树立了多区域合作的样板，促进了生产要素和商品服务的自由流动，从经济学观点来看，实质就是要通过生产要素在“多区域”地缘范围内的自由流动，实现资源的有效配置，为合作的区域各方带来共同的经济利益。

区域间的合作分为不同的类型，这种以合作、整合与协调发展为主线的过程，既有以中央政府主导的区域合作，也有地方自发的区域合作；既有行政主导的区域合作，又有市场主导的区域合作。当前中国较为成型的区域合作板块主要有：城市集群互补合作型的长三角板块；开放、异质性合作型的珠三角板块；内向竞争型合作的京津冀板块；浅度竞争型合作的东北地区板块；浅度互补型合作的中部地区板块；制度导向互补型合作的西部地区板块。未来10到20年的时期内，我国将可能形成珠江经济带、长江经济带、陇海—兰新经济带、京津—呼包银经济带和大东北经济区自南到北的“四带一区”的区域经济协作的格局。同时，珠江三角洲、泛珠江三角地区、长江三角洲、泛长江三角地区和京津等地区的一体化进程和合作也将进一步加速。但各大区域要实现真正的合作并非易事，必须解决和处理好合作过程中的诸多问题和障碍，其中关键的问题就是要建立区域间的制度通道。

二、打破行政壁垒、建立区域间制度通道

加强区域经济合作，实现区域经济的深度合作，建立区域制度通道，就必须破除地方间存在的行政壁垒。行政壁垒阻碍了市场要素的自由流动和资源的有效配置，增加了区域间的流动成本，降低了经济活力。消除地区间行政壁垒必须从弱化行政区划、建立共同市场规则、克服政策和体制落差以及挖掘共同的文化等方面进行①。

① 操世元，姚莉：《论区域经济合作中的行政壁垒》，载《嘉兴学院学报》2006年第9期。

行政壁垒主要是地方政府出于对本区域利益最大化的考虑，凭借行政权力对市场进行不合理的干预，以行政区划为界限主观分割统一市场的行政行为和政策表现①。当前在我国各个地区之间没有关税，实施的是统一货币政策、财政政策和贸易政策。从国家的角度讲，各区域之间是没有贸易障碍的。但是，由于受行政区划的影响，不同行政区之间还存在市场分割现象，如滥用政策优惠、产业同构、基础设施建设各自为政等。区域经济合作最大的障碍就是隐藏于行政区域背后的行政壁垒及其产生的地方保护主义。因此，研究区域经济合作，就要注意研究阻碍地区一体化的因素②。当前，区域间的行政壁垒已成为建立区域间制度通道的主要障碍和瓶颈，这主要表现为以下几个方面。

第一，地方政府各自为政，行政越位、缺位现象普遍存在。权大于法的观念依然很重，领导以言代法、"上有政策，下有对策"的做法和现象依然存在；第二，地区封锁导致区域间出现严重的产业同构现象，不可避免地产生招商引资的恶性竞争；第三，在人才流动方面，由于户籍制度，以及地方政府安排就业等压力，一些城市尤其是中心城市对外来人口就业通常多采取"隐蔽性"的歧视政策、外地求职人员往往被拒之门外；第四，各种地方政府的贸易、制度壁垒，增加了企业的市场经营成本。一些地区政府常将本地优势企业视为"瑰宝"，总想尽可能将企业留在自己的辖区内，以便为本地提供就业岗位，增加财政收入，甚至不惜采取种种手段，阻碍企业自由跨区域发展；第五，支持部门创收，收取过路费、过桥费及各种罚款，收费部门多，收费人员杂，素质参差不齐，行政前置审批过多过滥，企业经营务虚性支出过大等。

三、建立制度通道的基本措施

在努力消除区域间行政性等壁垒的同时，必须转变传统的封闭意识，消除地方保护主义壁垒，规范竞争秩序。政府竞争是产生产权保护机制、有限政府制度和企业家创新制度的前提，其核心在于制度竞争，通过竞争性地向市场主体和公民提供优质的公共服务，塑造有效政府的制度基础，从而促进

---

① 操世元，姚莉：《论区域经济合作中的行政壁垒》，载《嘉兴学院学报》2006年第9期。

② 洪银兴，刘志彪：《长江三角洲地区经济发展的模式和机制》，清华大学出版社2003年版。

区域经济的共同增长，消除壁垒。建立统一市场并不是要替代地方政府间的竞争，而是要建设良性竞争机制，建立制度通道，首先要打破旧的秩序，从以地方保护主义为策略的封闭式竞争，转向开放式的制度创新为基础的制度竞争，通过制度创新来吸引资源、创新技术、促进增长，为促进区域统一市场的形成，在加强区域合作的基础上，逐步形成常规化的区域制度通道。

第一，弱化传统行政区划概念。区域经济一体化的本质含义是建立共同市场，以实现要素的合理流转和优化组合，一般情况下并不排斥或否认行政区划的存在。如欧盟甚至世贸组织，都是旨在推进区域经济一体化，建立共同市场，但决不要求拆除任何行政区界。不能舍本求末，将解决问题的希望全部寄托于调整行政区划，这样做非但不能最终解决问题，还有可能进一步加剧行政壁垒，延缓一体化进程，解决行政壁垒的根本途径还在于解放思想、与时俱进，首要的是在观念上淡化传统行政区划概念，借助政府推动，消除行政壁垒，通过市场运作，用有形的手和无形的手共同拆除地方保护主义，推进整个区域内经济社会以及生态环境建设的一体化发展。

第二，建立形成区域共谋的公共政策环境，逐步调整和减少以获得优惠政策和特殊待遇为主要内容的地方政府竞争，建立促进合作的区域利益分享和补偿机制；制定和实施合理的区域发展规划和政策，引导生产力合理布局等，使合作区域在共谋基础上，在互惠互利的原则基础上维持长期稳定的合作，实现各种利益在区域间的合理分配。

第三，构建区域合作与协调机制。应充分体现市场经济的政府经济人内在的利益及其制衡关系，按照博弈论的观点，作为制度交易博弈的行为主体，各方关注的都是自己一方的现实和未来利益，区域经济活动中，利益不对称难以避免。应当建立形成区域共谋的公共政策环境，逐步调整和减少以获得优惠政策和特殊待遇为主要内容的地方政府竞争，建立促进合作的“区域利益分享和补偿机制”，制定和实施合理的区域发展规划和政策，引导生产力合理布局等，使合作方在共谋发展的基础上，本着互惠互利的原则维持长期稳定的合作，实现各种利益在本地区间的合理分配。

第四，采取中央和区域合作组织的双重协调模式。区域合作的主体主要是地方政府，但中央政府的支持与协调是必不可少的条件，例如，在涉及

区域财政转移支付方面，就离不开中央政府的宏观调控。区域合作的动力除了区域利益相关的领域之外，还来自中央政府的鼓励和支持，应建立区际监管组织，形成防止和遏制地方保护主义行为的机制，维护统一市场，保护区际竞争。

第五，克服不同地区的政策和体制落差。在相当一个时期中，我国的改革和发展基本上是靠政策推动的，如重点建设经济特区，优先发展沿海地区等政策，本质上就是对不同地区不同产业实行不平等的政策。而随着市场化改革的深入，原有的一些非均衡政策已趋向均衡化。但是在地方上，不同地区的经济政策差异依然非常明显。因此，打破市场封锁，统一市场的前提是统一政策，不仅仅是统一中央对各个地方的政策，还应统一各地区干预市场的政策。

第六，逐步建立适合区域经济合作的政绩评价指标体系。要改变或调整现有行政管理体制下的政绩评价指标，将区域经济合作成效作为政府政绩评价的指标之一，从根本上形成区域合作的激励机制，从而有效地鼓励区域合作，推动区域合作，保护区域合作。同时，为防止区域经济合作中的失范行为发生，还应设计惩罚性的制度安排。

第七，挖掘地域共同文化内涵，以文化的同脉性来消解行政壁垒。文化是指人类在社会历史发展过程中所创造的物质财富和精神财富的总和，在城市发展进程中，文化和精神的力量不容忽视，例如在长三角，先民早在泰伯、仲雍奔吴之前就已经创造了灿烂的农耕文明，吴越文化与中原文化同是华夏文明的摇篮。目前，所谓的吴越文化，其实已经是长三角地区的古吴文化、古越文化以及古淮扬文化在中原文化和海外文化影响下的大融合的产物，其基本内核和底蕴是秉承了刚柔并济的潜质和海纳百川的亲和力。因此，在建立区域制度通道的过程中，应不断挖掘区域共同文化的深刻内涵，精心打造地区共同文化圈，将是推进区域经济合作，冲破区域间行政壁垒的不竭动力。



主要参考文献

[1]Perroux, F. Economic space, theory and applications, Quarterly Journal of Economics, 1950。

[2]Myrdal G, Economic theory and underdeveloped regions, London: Duckworth, 1957。

[3]Williamson J G, Regional inequalities and the process of national development。Economic Development and Cultural Change, 1965。

[4]亚当. 斯密:《国富论》中译本,1972 年上卷。

[5]保罗・A. 萨缪尔森:《经济学》上册,商务印书馆 1981 年版。

[6]R. 哈特向著,黎樵等译:《地理学性质透视》,商务印书馆 1983 年版。

[7]上海世界科学社主编:《大经济、大科学》,上海交通大学出版社 1985 年版。

[8]陆大道:《2000 年我国工业生产力布局总图的科学基础》,载《地理科学》1986 年第 2 期。

[9]陆大道:《我国区域开发的宏观战略》,载《地理学报》1987 年第 2 期。

[10] Hayek, F. A., The Fatel Conceit: The Errors of Socialism, London: Routledge, and Chicage: University of Chicago Press, 1988。

[11]Ed. Benjamin Higgins and Donald J, Savoie, Regional Economic Development。London, 1988。

[12][美]阿兰・兰德尔:《资源经济学—从经济角度对自然资源和环境政策的探讨》中译本,商务印书馆 1989 年版。

[13]史忠良、肖四如:《资源经济学》,北京出版社 1993 年版。

[14]North, D. C., "The Evolution of Efficient Markets", in James and M.

Thomas, *Capitalism in Context*, Chicago and London: University of Chicago Press, 1994。

[15]李绍明:《西南丝绸之路与民族走廊》,载《中国西南的古代交通与文化》,四川大学出版社 1994 年版。

[16]董锁成:《经济地域运动论—区域经济发展的时空规律研究》,科学出版社 1994 年版。

[17]潘义勇:《沿海经济学》,人民出版社 1994 年版。

[18]Jones, E. L., "Pattern of Growth in History", in James and M. Thomas, *Capitalism in context*, Chicago and London: University of Chicago Press, 1994。

[19] Porter, P. and G. Scully, "Institutional Technology and Economic Growth", Public Choice, 1995。

[20]刘崇仪:《不平衡发展规律在当代》,载《世界经济》1995 年第 4 期。

[21]陆大道:《区域发展及其空间结构》,科学出版社 1995 版。

[22]陆大道:《中国区域发展报告》,商务印书馆 1998 年版。

[23]苗长虹:《区域发展理论:回顾与展望》。载《地理科学进展》1999 年第 4 期。

[24]Fujiata, M., P. Krugman, and A. J. Venables. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1999。

[25]Johnston, R. J., Gregory, D., Pratt, G. and Watts, M., The Dictionary of Human Geography, 4'th edition. Blackwell Publishers Ltd, 2000。

[26]周国林:《转型时期我国区域间市场壁垒的性质及其效应》,载《江西财经大学学报》2000 年第 2 期。

[27]周得京:《中国丝绸之路的演变》,载《洛阳工学院学报》2000 年第 6 期。

[28]何梦笔:《政府竞争:大国体制转型理论的分析》载《天则内部文稿系列》2001 年第 1 期。

[29]布尔怒瓦著,耿升译:《丝绸之路》,山东画报出版社 2001 年版。

[30](德)Wolfgang Kasper&Manfred E. Streit,制度经济学:社会秩序与

公共政策,商务印书馆,Institutional Economics:Social Order and Public Policy,2001。

[31]樊纲:《发展的道理》,三联书店2002年出版。

[32]洪银兴,刘志彪:《长江三角洲地区经济发展的模式和机制》,清华大学出版社2003年版。

[33]樊荣强:《区域经济开发模式研究》,载《中国营销传播网》2003年。

[34]曹小曙,阎小培:《20世纪走廊及交通运输走廊研究进展》,载《城市交通》2003年第1期。

[35]聚焦中国城市论坛(五),《华夏时报》2004年。

[36]胡碧玉:《流域经济论》,四川大学2004年版。

[37]陈维:《我国三大都市圈的发展及功能定位分析》,中国网2004年。

[38]陈栋生:《区域协调发展论》,经济科学出版社2005年版。

[39]杨鹏:《增强广西中心城市综合竞争能力研究》,2005年广西区党委政府重大招投标课题。

[40]李兵:《国际战略通道研究》,载《中共中央党校》2005。

[41]王照环:《资源型城市转型的战略思考》,载《中国城市》2005年第6期。

[42]高觉民:《从地方政府的区域壁垒走向区域合作的统一市场》,载《中国商人》2005年第1期。

[43]李明伟:《丝绸之路研究百年历史回顾》,载《西北民族研究》2005年第2期。

[44]崔明德:《中国古代和亲与丝绸之路的拓展》,载《中国边疆史地研究》,2005年第2期。

[45]高伟江,徐新荣:《基于经济合作的丝绸之路开发》,载《丝绸》2005年第3期。

[46]张一平:《丝绸之路》,五洲传播出版社2005年版。

[47]于国政:《中国边境贸易地理》,中国商务出版社2005年版。

[48][法]让—诺埃尔·罗伯特:《从罗马到中国——恺撒大帝时代的丝绸之路》,广西师范大学出版社2005年版。

[49]霍伟东:《中国—东盟自由贸易区研究》,西南财经大学出版社2005年版。

[50]吴楚克:《中国边疆政治学》,中央民族大学出版社2005年版。

[51]赵亮:《欧洲空间规划中的"走廊"概念及相关研究》,载《国外城市规划》2006年第1期。

[52]王兴化:《当前我国区域经济合作与发展的主要特征及战略选择》,载《开放导报》2006第6期。

[53]操世元,姚莉:《论区域经济合作中的行政壁垒》,载《嘉兴学院学报》2006年第9期。

[54]刘军,刘健:《加快广西物流业发展,提高城市化建设水平的对策研究》,载《社会科学与决策》2006年第20期。

[55]张彤:《论流域经济发展》,四川大学2006年版。

[56]张文尝,金凤君,范杰:《交通经济带》,科学出版社2006年版。

[57]骆许蓓,朱农:《中国西部落后地区发展与目标性交通运输基础设施投资》,载《中国地区差异的经济分析》人民出版社2006年版。

[58]曾鹏,蒋团标:《基于通道经济下的广西中心城市经济走廊构建反思》,载《城市发展研究》2006年第1期。

[59]刘勤晋:《古道新风—2006年茶马古道文化国际学术研讨会论文集》,西南师范大学出版社2006年版。

[60]张丽君:《毗邻中外边境城市功能互动研究》,中国经济出版社2006年版。

[61]曹茉莉:《北部湾地区经济发展的新思考:通道经济的视角》,载《开放导报》2007年第2期。

[62]汤银英:《物流效应场模型及其空间分布》,载《物流技术》2007年第6期。

[63]贺有利,张仁陟:《点轴群理论的分析》,载《兰州大学学报(社会科学版)》2007年第4期。

[64]卞洪登:《丝绸之路考》,中国经济出版社2007年版。

[65]赵放:《区域贸易中的物流通道成本研究》,西南交通大学2007

年版。

[66]杨彬:《C-P-C通道经济与深圳转型》,载《现代商业》2008年第3期。

[67]吴海峰:《关于加快郑洛工业走廊发展和升级的思考》,载《企业活力》2008年第10期。

[68]祁和晖:《"南丝路"为我国最早之国际商贸通道》,载《中华文化论坛》2008年第12期。

[69]马俊:《通道功能定位在资源优化配置中的作用》,载《综合运输》2009年第8期。

[70]黄云:《中国少数民族地区跨国运输通道研究》,载《中央民族大学》2010年。

[71]陆成云,冯浩:《国际通道建设的相关问题研究》,载《综合运输》2011年第2期。

[72]甘钧先:《"丝绸之路"复兴计划于中国外交》,载《东北亚论坛》2010年第5期。

[73]胡勇:《"十二五"时期加强我国国际大通道建设的构想与建议》,载《中国经贸导刊》2010年第21期。

[74]谢静:《区域综合运输通道各种交通方式特性分析》,载《交通企业管理》2011年第1期。

[75]刘继广,沈志群:《高铁经济:城市转型的新动力》,载《广东社会科学》2011年第3期。

[76]李兆磊,吴群琪:《高速铁路对区域运输通道系统结构的影响分析》,载《兰州学刊》2010年第12期。

[77]吕雄鹰,余静:《国内外物流通道研究综述》,载《物流科技》2010年第2期。

[78]吕波:《发展通道性物流的理论方法与实证》,载《统计与决策》2010年第12期。

[79]翟婷:《资源型城市转型刻不容缓》,载《今日国土》2010年第11期。

[80]孟威,翟砾:《浅谈哈大齐工业走廊建设的意义及策略》,载《华章》2010年第31期。

[81]广东省城乡规划设计研究院,中山大学地理科学与规划学院:《南(宁)崇(左)经济带发展规划研究》,2011年。

[82]施梅超:《基于通道经济理论的广西走向东盟策略探讨》,载《物流工程与管理》2011年第2期。